VITTORIO EM. III

BIBLIOTECA NAZIONALE VITT. EM. III
B. Prov.
IV
505
NAPOLI

BIBLIOTECA PROVINCIALE
Armadio XXX
Palchetto 6
Num.° d' ordine 22

Digitized by Google

B. Prov.
II
505

140
9
14

Digitized by Google

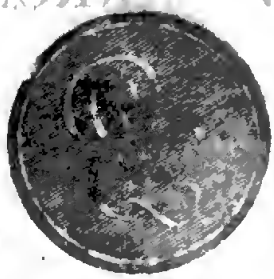
Digitized by Google

LE

PARFAIT CARROSSIER.

Digitized by Google

Propriété de l'Auteur.



DIJON, IMP. DE LOIREAU-FEUCHOT,
rue Chabot-Charny, 40.

Digitized by Google

613951 SBN

LE

PARFAIT CARROSSIER,

OU

TRAITÉ COMPLET

DES OUVRAGES FAITS EN CARROSSERIE ET SELLERIE,

contenant

DIVERSES VOITURES DE MESSAGERIES,
PETITS-COURRIERS, etc.;

Voitures de luxe :

CABRIOLETS, TILBURYS, WOURCHS, COUPÉS,
PHAÉTONS, CHARS-A-BANCS, etc.;

Harnais de luxe;

Composé, dessiné et gravé sur des modèles existants,

PAR

LOUIS BERTHIAUX,

ÉLÈVE DE L'ÉCOLE DES BEAUX-ARTS DE DIJON,

Auteur du PARFAIT SERRURIER.

DIJON,

CHEZ L'AUTEUR, GRAVEUR-ÉDITEUR,
rue de la Liberté, 47.

1844.

Digitized by Google

Introduction.

L'auteur du *Parfait Serurrier*, ayant reçu de ses correspondants de divers points de la France des demandes instantes et souvent réitérées relativement à un ouvrage concernant le Charron-Ferreur, s'est enfin décidé à se mettre à l'œuvre. Les praticiens dans cette partie lui ont fait observer, en effet, qu'il n'existe sur cet art que des dessins isolés pour la voiture de luxe, composés à Paris, il est vrai, mais souvent sans coupes, sans détails ni texte explicatif. Les dessins et plans des voitures d'agriculture et de commerce ont peu ou n'ont point fixé jusqu'ici l'attention des dessinateurs. S'il existe quelques ouvrages qui traitent de cette partie, ce sont des ouvrages très-volumineux, incompréhensibles pour la majorité des ouvriers, dont

l'exactitude est souvent douteuse, et dont le prix est trop élevé pour leur permettre de prendre place ailleurs que dans les bibliothèques des riches amateurs. Aidé des conseils des hommes experts dans cette partie, l'auteur du présent ouvrage n'a rien négligé pour le rendre propre au but qu'il s'est proposé. Il a choisi un format portatif, convenable à tous; ses dessins sont faits exactement sur des modèles fabriqués; il y a joint les coupes, les échelles de réduction et un texte explicatif; l'ensemble en est clair, précis, succinct. Il a choisi toute espèce de voitures susceptibles d'être fabriquées : l'agriculture, le commerce, les arts, la voiture de luxe, ce qui concerne le bourrelier, le sellier, etc. Toute personne qui professe ces diverses parties trouvera sûrement et exactement tous les plans qui lui sont nécessaires. L'auteur, qui n'a eu qu'à se louer du favorable accueil dont le *Parfait Serrurier* a été honoré par toute la France et à l'étranger, espère que ce nouvel ouvrage obtiendra le même succès que celui qui l'a précédé.

GRANDE MESSAGERIE.

Six planches sous les nos 65, 66, 67, 68, 69 et 70.

PLANCHE 65.

Grande messagerie servant au transport des voyageurs et des marchandises. Élévation latérale et principale.

PLANCHE 66.

Coupe de la grande messagerie sur l'élévation principale. — A, Siège où est placé le postillon (*Voyez la même lettre, planche* 65). La manivelle de la mécanique *b*, est placée à proximité du postillon, de telle sorte qu'il peut la faire mouvoir sans se déranger. Les lettres *c*, *d*, *e* désignent les marche-pieds pour monter sur le siège et sur l'impériale. Les numéros 1 et 2 sont les centres des courbes du siège. — B, Compas servant à abattre la capote sous laquelle se place le conducteur avec trois voyageurs. Les numéros 5 et 6 sont les centres des courbes de la capote. — C, Console en fer servant à supporter le siège; les numéros 3 et 8 sont les centres des parties courbes de cette console. — D, Pied cornier où est placée la corde qui sert à faire mouvoir la mécanique. Le numéro 10 est le centre du bas du pied, formant patin. — E, Magasin servant à placer les marchandises. Les numéros depuis 1 jusqu'à 17 sont les entailles des traverses formant l'impériale : ces traverses doivent être cintrées sur leur élévation.

Les lettres F désignent les trois pièces occupées par les voyageurs : celle du devant se nomme le coupé; celle du milieu, l'intérieur; celle du derrière, la rotonde. La ligne horizontale *g* est un liteau cloué sur le siège, pour soutenir le coussin qui est placé dessus. — H, Montant perpendiculaire où sont assemblés les traverses et les panneaux qui divisent la messagerie en trois compartiments. Les lignes circulaires J assemblées dans les montants et dans la grande traverse servent à rendre les parties ex-

devant de la capote. (*Voyez planche* 65, *n°* 1.) — 7 et 8, Assemblage à enfourchement de la partie droite à la partie courbe.

PETITE MESSAGERIE.

Six planches sous les n°s 71, 72, 73, 74, 75, 76.

PLANCHE 71.

Petite messagerie, contenant dans l'intérieur un magasin incompressible, servant à placer les malles des voyageurs. Pour éviter que les malles soient ouvertes à tous les bureaux de douane, ce même magasin est plombé au premier bureau, et déplombé au dernier.

N° 1 et 2, Portière du magasin. — 3, 4, 5, Marche-pied servant à monter dans la banquette n° 6. — 7, 8, 9, Marche-pied servant à monter dans la banquette n° 10. — 11, Lanterne. — 12 et 13, Mains servant à monter dans les banquettes. Les voyageurs ne sont placés que dans le coupé et dans la rotonde; l'intérieur est exclusivement réservé aux effets et aux marchandises des voyageurs.

PLANCHE 72.

Figure 1, Plan par terre de l'impériale : les traverses sont ceintrées sur leur élévation, comme dans la grande messagerie. Toutes les lignes ponctuées, aboutissant aux mortaises de la grande traverse de l'impériale, sont les assemblages.

Figure 2, Coupe principale. Les nos 1, 2 et 3, désignent les sièges.

PLANCHE 73.

Figure 1, Plan par terre de la caisse. — 2, Magasin. — 3, Dessus du coffre formant siège. — 4, Siège du derrière de la rotonde, ferré de manière à pouvoir se lever, pour faciliter l'entrée des voyageurs. — 5, Élévation de la portière de la rotonde. — 6, Plan par terre de la portière. — 7, Coupe de la portière sur son élévation. — 8, Profil. — 9 et 10, Coupes des portières du magasin incompressible. — 11, Profil. — 12 et 13, Élévation de ces mêmes portières. — 14, Plan par terre.

PLANCHE 74.

Figure 1, Élévation de la banquette du devant, où se place le postillon. — 2, Plan de la traverse circulaire du haut de la banquette, lettre *a*. — 3, Plan par terre de la banquette et du siège, lettre *b*. Toutes les lignes ponctuées, indiquent les saillies et les assemblages des montants. — 4, Élévation latérale de la banquette. — 5, Élévation de l'acrotère. — 6, Plan par terre. — 7, Élévation latérale de la banquette, figure 1 et de son siège. — 8, Plan par terre du siège. (*Voyez figures* 1 *et* 3, lettre *b*.) — 9, Profil de l'encadrement de l'impériale, dessiné sur une plus grande échelle. — 10, Traverse de l'impériale, cintrée sur son élévation. (*Voyez planche* 72, *fig.* 1.) — 11, Plan par terre. — 12, Profil des baguettes formant le comparti-

ment établi sur la caisse. Ce profil est dessiné sur une plus grande échelle.

PLANCHE 75.

Figure 1, Coupe sur la ligne *c*, *d*. (*Voyez planche* 73; *fig.* 1.) *a*, Profil de la planche du siège du n° 4 de la planche 73, se levant pour laisser entrer les voyageurs; elle se rabat dans la position *b*; son extrémité décrit la ligne ponctuée circulaire *c*. — 2, Coupe sur la ligne *a*, *b*. (*Voyez planche* 73, *fig.* 1.)

PLANCHE 76.

Élévation d'une petite messagerie composée d'un coupé et d'une rotonde, et n'ayant qu'une banquette sur l'impériale.

PETIT COURRIER.

Quatre planches sous les n°s 77, 78, 79 et 80.

PLANCHE 77.

Figure 1, Élévation principale du petit courrier. — 2, Banquette où est placé le conducteur avec trois voyageurs. — 3, Magasin servant à placer des marchandises. — 4, Impériale servant aussi à placer des marchandises. — 5, Profil d'un cuir servant à les couvrir.

PLANCHE 78.

Figure 1, Plan par terre du train. Les lignes

ponctuées *a*, *b*, *c*, *d*, représentent les proportions du plan par terre de la caisse.

PLANCHE 79.

Figure 1, Élévation latérale sur la ligne *c*, *d* de la planche 78. — 2, Élévation latérale sur la ligne *a*, *b*.

PLANCHE 80.

Figure 1, Coupe sur l'élévation principale. — 2, Profil du siège. — A est le centre de la partie circulaire, cotée 3. — 4, Coupe du magasin. — 5, Profil d'un cuir destiné à couvrir et à renfermer les marchandises. — 6, Plan par terre de la caisse et du magasin. — 7, Plan par terre de l'impériale de la caisse n° 4, de la planche 77. — 8, Plan du brancard garni de sa ferrure *f*. (*Voyez les* lettres *f*, *planche* 78.)

TILBURY.

Deux planches sous les nos 81 et 82.

PLANCHE 81.

Figure 1, Élévation d'un Tilbury dont le train est tout en fer. La flèche et le marche-pied font corps avec l'essieu. — 2, Plan par terre. — 3, Palonnier. — 4, Plan par terre de la caisse. — 5, Ressort du derrière auquel est adaptée la caisse. — 6, Élévation latérale sur la ligne *a*, *b*. — 7, Coupe de la caisse et de la galerie en fer du dessus du siège.

Digitized by Google

PLANCHE 82.

Détails du Tilbury. Figure 1, Plan du train, dont toutes les pièces sont adaptées ensemble. Les numéros 1, 2, 3, et 4, sont les centres des arcs des côtés de la limonière. A, est le centre du grand arc du fond. Les lettres *b* sont les centres des petits arcs qui réunissent le fond avec les côtés. — 2, Prolongements de la limonière jusqu'à l'essieu. — 3, La flèche. — 4, Tracé des courbes n° 2. — 5, Tracé de la flèche. — 6, Palonnier et son tracé. — 7, Palonnier vu de côté. — 8, Garde-crotte. — 9, Coupe du garde-crotte. — 10, Échantignole vue de face. — 11, Élévation latérale du derrière.

TILBURY A DEUX ROUES.

PLANCHE 83.

Ce genre de voiture demande la plus grande légèreté dans sa construction, d'après le service auquel il est employé, tel que courses de médecins, etc.

TILBURY A QUATRE ROUES.

Deux planches sous les n°s 84 et 85.

PLANCHE 84.

Tilbury à quatre roues. Figure 1, Élévation principale. — 2, Garde-crotte. (Les détails à la planche suivante.)

PLANCHE 85.

Figure 1, Plan latéral vu de devant. — 2, Plan latéral vu de derrière. — 3, Élévation du garde-crotte vu en plan. Les lignes ponctuées, marquées *a*, *a*, *a*, *a*, sont des piqûres qui divisent le cuir en compartiments. — 4, Porte-lanternes. Vue en plan des compas. — 6, Vis sortant à volonté pour monter la capote marquée *c* dans la planche 84.

TILBURY A QUATRE RESSORTS,

DONT LA CAPOTE *a* EST BAISSÉE.

Une planche sous le n° 85 *bis*.

CABRIOLET A DEUX ROUES.

Deux planches sous les n°s 86 et 87.

PLANCHE 86.

Figure 1, Cabriolet à deux roues. Ce genre de voitures n'a aucune proportion déterminée. On en fait de plus ou moins grandes, selon la volonté du propriétaire. La ferrure suit toute la longueur du brancard. — 2, Crosse. — 3, Élévation du garde-crotte vu latéralement. (Les détails à la planche suivante.)

PLANCHE 87.

Figure 1. Élévation latérale vue de devant. — 2, Garde-crotte vu sur son élévation principale. — 3, Lanternes. — 4, Marche-pied *a* de la planche

86. — 5, Élévation latérale vue de derrière. — 6, Crosse vue en plan latéral. (Voir le n° 2 de la planche précédente.) — 7, Compas vu en plan latéral.

CABRIOLET AVEC TRAIN A FLÈCHE.

Quatre planches sous les n°s 88, 89, 90 et 91.

PLANCHE 88.

Figure 1, Élévation principale du cabriolet. — 2, Banquette où est placé le conducteur. 3, — Ferrure adaptée à la caisse pour placer une malle.

PLANCHE 89.

Figure 1, Plan d'élévation du cabriolet vu de devant. — 2, Garde-crotte vu dans son élévation principale. (*Voyez planche* 88, lettre *a*.) — 3, Élévation de la banquette. — 4, Élévation latérale vue de derrière. — 5, Élévation latérale des compas. (*Voyez planche* 88, lettre *b*.)

PLANCHE 90.

Figure 1, Plan par terre du cabriolet, train à flèche. Les lignes ponctuées parallèles, marquées 3 et 4, déterminent la longueur des ressorts de derrière, égaux à ceux de devant. — 5, Ressorts de devant. — 6, Élévation du train vu dans sa partie latérale.

PLANCHE 91.

Figure 1, Coupe de la caisse du cabriolet, train

à flèche et de sa capote. — 2, Coupe de l'élévation latérale sur la ligne *a*, *b*. Les points de section 1, 2, 3, sont le centre des parties circulaires qui se rapportent aux lignes perpendiculaires *a*, *a*, qui composent la capote. — 3 et 4, Plan par terre de l'intérieur de la caisse.

CABRIOLET

DERRIÈRE LEQUEL ON PEUT PLACER DES MALLES.

Deux planches sous les nos 92 et 93.

PLANCHE 92.

Figure 1, Plan d'élévation. — 2, Place où l'on peut au besoin adapter un siège. — 3, Porte-lanterne. — 4, Élévation latérale du garde-crotte. — 5, Console adaptée sous la caisse. (*Voir la planche suivante.*)

PLANCHE 93.

Figure 1, Élévation latérale vue de devant. — 2, Coffre fermant à clef. — 3, Garde-crotte vu dans son élévation principale. — 4, Porte-lanterne. — 5 et 6, Consoles adaptées sous la caisse. (*Voir planche* 92, n° 5.) — 7, Élévation latérale vue de derrière.

Cette voiture est la seule qui soit dessinée d'après un ancien modèle. L'auteur a cru devoir la joindre à son ouvrage, comme étant d'une belle exécution.

CABRIOLET A QUATRE ROUES
ET A COL DE CYGNE.

PLANCHE 94.

Fig. 1, Plan d'élévation. — 2, Point où est pratiqué le passage de la roue. — 3, Siège dans lequel se trouve pratiqué un coffre. L'ouvrier peut, selon son goût, en varier l'élégance.

WOURCH
A CABRIOLET ET RESSORTS A PINCETTES, AVEC UN SIÉGE DERRIÈRE.

Deux planches sous les nos 95 et 96.

PLANCHE 95.

Figure 1, Wourch à cabriolet et ressorts à pincettes, avec un siège derrière. Ce siège, marqué 2, s'approche de la caisse par le moyen de coulisseaux placés dans le coffre. — 3, Palette servant à monter sur le siège de derrière. — 4 et 5, Palettes servant à monter dans l'intérieur du cabriolet. (*Voir la planche suivante.*)

PLANCHE 96.

Figure 1, Élévation latérale vue de derrière. — 2, Chassis en fer du derrière du siège. — 3, Élévation principale du coffre adapté à la caisse. — 4, 5, 6 et 7, Palettes de derrière. — 8, Élévation

latérale vue de devant. — 9 et 10, Porte-lanterne. — 11 et 12, Palettes du devant.

WOURCH A PHAÉTON,

A SIÉGES DEVANT ET DERRIÈRE.

PLANCHE 97.

Figure 1, Plan d'élévation. — 2, Siège de devant. — 3, Siège de derrière.

WOURCH

DONT LE MARCHE-PIED EST A MÉCANIQUE ET S'OUVRE AVEC LA PORTIÈRE.

Deux planches sous les nos 98 et 99.

PLANCHE 98.

Figure 1, Plan d'élévation. — 2, Marche-pied. — 3, Profil du garde-crotte. — 4, Siège du devant. — 5, Console adaptée à la caisse. (*Voir la planche suivante.*) Les ressorts sont à pincettes. Voir l'explication de la planche 112.

PLANCHE 99.

Figure 1, Élévation latérale vue de devant. — 2, Élévation principale du garde-crotte. — 3 et 4, Consoles soutenant des palettes qui servent à monter sur le siège du devant. — 5, Élévation latérale vue de derrière. — 5 et 6, Élévation latérale des consoles adaptées à la caisse et sur les ressorts à

pincettes. (*Voir le n° 5 de la planche précédente, pour leur élévation principale.*)

PHAÉTON A GLACES.

PLANCHE 100.

Figure 1, Phaéton à glaces. — 2, 3 et 4, Palettes pour monter au siège de derrière, dont la construction est la même que celle du siège n° 2 de la planche 95.

WOURCH A SIÉGE DEVANT.

Deux planches sous les n°s 101 et 102.

PLANCHE 101.

Figure 1, Élévation principale. — 2, Porte-verge adapté au garde-crotte. — 3, Profil et élévation du garde-crotte. (*Voir la planche suivante.*)

PLANCHE 102.

Figure 1, Élévation latérale vue de devant. — 2, Élévation principale du garde-crotte. — 3, Intérieur du siège du devant. L'intérieur de ce siège est garni par le sellier dans le même genre que l'intérieur de la caisse. — 4, Élévation latérale vue de derrière. — 5, Essieux à patins coudés. — 6, Avant-train. Ce modèle de train est applicable à la majeure partie des voitures de luxe, c'est pourquoi je n'en fais pas une plus grande démonstration.

Ce genre de voiture est en général, d'une grande élégance, ce qui donne à l'ouvrier une grande facilité de l'embellir plus ou moins, soit dans la ferrure, soit dans la construction de la caisse.

CALÈCHE A HUIT RESSORTS.

Trois planches sous les nos 103, 104 et 105.

PLANCHE 103.

Figure 1, Élévation principale d'une calèche à huit ressorts, dont quatre ressorts à pincette posés sur les essieux pour supporter le train; les quatre autres sont des ressorts élancés pour supporter la caisse. Cette calèche, d'une grande élégance, est susceptible de recevoir des ornements en sculpture et armoiries de tout genre.

PLANCHE 104.

Figure 1, Élévation latérale sur la ligne *a*, *b*. (*Voyez plan par terre du train, planche* 105.) — 2, Élévation latérale sur la ligne *c*, *d*.

PLANCHE 105.

Figure 1, Plan par terre du train. Cette construction est très élégante.

CHAR-A-BANC

AVEC DES RESSORTS A PINCETTES.

PLANCHE 106.

Figure 2, Banquette à claire-voie. — 3, Garde-crotte.

CHAR-A-BANC A QUATRE PLACES.

Deux planches sous les nos 107 et 108.

PLANCHE 107.

Char-à-banc à quatre places. Figure 1, Élévation principale. — 2, Banquette à claire-voie. Les ressorts à pincettes. (*Voyez la planche suivante.*)

PLANCHE 108.

Figure 1, Élévation latérale vue de derrière. — 2, Devant d'un coffre fermant à clef, pratiqué dans le derrière de la caisse. — 3, Élévation latérale vue de devant. — 4, Élévation principale du garde-crotte. (*Voyez le n° 3 de la planche 106, pour son élévation latérale.*) — 5, Derrière du siège à claire-voie formé avec des balustres. (*Voyez n° 2, planche 107, pour l'élévation latérale.*)

COUPÉ AVEC SIÉGES DEVANT ET DERRIÈRE.

Trois planches sous les nos 109, 110 et 111.

PLANCHE 109.

Figure 1, Élévation principale du coupé. — 2, Siège de devant. — 3, Siège de derrière.

Les roues sont dessinées derrière le plan d'élévation, pour laisser paraître toutes les pièces.

On peut peindre des armoiries sur la caisse.

PLANCHE 110.

Figure 1, Plan par terre du train vu en dessus. Les lignes ponctuées désignent les proportions de la caisse. La figure 3 est le plan du siège. La figure 2 est le plan par terre du train vu en dessous. La figure 4 est le plan par terre du siège.

Toutes les proportions du train sont les mêmes que dans les trains précédents.

PLANCHE 111.

Figure 1, Coupe sur l'élévation principale. Tous les points marqués par des numéros, où les lignes ponctuées se rencontrent, sont les centres des parties circulaires des courbes. — 2, Coupe sur l'élévation du siège du devant. Les nos 1 et 2 sont les centres des parties cintrées de la coquille. — 4, Centre de la partie courbe du pied cornier, no 3. — 5, Centre de la partie circulaire du dessous du siège. Les nos 1, 2 et 3 sont les centres des courbes de la traverse du bas de la caisse. L'ouvrier intelligent trouvera facilement les centres des autres parties circulaires de cette figure, chaque centre étant toujours le point de rencontre de deux lignes ponctuées. — 4, Traverse détachée du corps de la caisse.—5, Plan par terre de cette traverse. Les lignes ponctuées *a*, *b*, *c*, aboutissent aux assemblages vus en plan. — 6, Coupe du siège de derrière. — 7, Siège. Chacun de ces sièges contient dans son intérieur un coffre disposé comme aux planches

précédentes, qui traitent du même sujet. — 9, Elévation du train vu devant et derrière.

PLANCHE 112.

Figure 1, Coupe sur l'élévation principale du wourch (*Voyez planche* 98). — 2, Plan par terre de la caisse et du siège à figure 1 et 6 qui désignent le coffre pratiqué dans intérieur. — 3, Assemblage à trait de Jupiter pour la jonction des courbes dont chacune a trois centres; cette jonction se fait dans la partie circulaire où le point de section est indiqué par le n° 1. — 4 et 5, Les deux pièces désassemblées prêtes à recevoir la clef *d*. — 6, Portion des parties de la traverse du bas et leur modèle de renture à sifflet pour la jonction des courbes dont les points de section sont indiqués par les nos 2 et 3 (*Voyez fig.* 1). Pour la renture, voyez les nos 1 et 2 de la fig. 6.

L'ART DE LA SELLERIE.

On sait que la confection d'une voiture de luxe, telle qu'un carosse, une calèche, etc., exige un grand concours d'ouvriers de tout genre. Il faut employer le charron pour le train, le menuisier-carossier pour le bois de la caisse; le ferreur pour les ressorts et les ferrures des roues; le bourrelier pour les cuirs et courroies; le sellier-carossier pour rembourer et tapisser l'intérieur de la caisse; le peintre pour peindre et vernir l'extérieur ainsi que le train; le passementier pour les glands, les houppes, les franges et les galons qui servent de bordure et d'ornement.

Ces différentes industries doivent nécessairement avoir un centre commun; ce centre se trouve, soit chez l'entrepeneur de voitures, soit chez le sellier-carossier, qui détermine les formes, les couleurs et les ornements, et qui dirige tous les ouvriers dont j'ai fait mention vers un but commun.

Les matériaux du sellier qui veut exercer son art avec goût, sont nombreux et souvent d'un prix très élevé. Comme garnisseur de voitures, il doit avoir de la bourre, du crin, de la toile, du velours,

du maroquin, des draps, des étoffes de soie et toute autre étoffe dont on revêt intérieurement les caisses. Il lui faut aussi du galon, des cordons, des rideaux, etc.

Comme constructeur de brides et de selles, il doit être pourvu de cuir clair, de cuir ordinaire, de cuir vernis, de cuir franc; de mors anglais et français; de frontails en laine, en cuivre ou en métal argenté et ciselé; de chaînettes en cuivre ou en plaqué d'argent, d'ornements de brides ou de chiffres en argent, de clefs et crochets assortis pour selles et sellettes, et de quantités d'autres objets, la plupart d'un prix élevé.

L'arçonnier doit avoir de bon bois de hêtre, de la toile tant neuve que vieille, de la colle forte de qualité supérieure, des nerfs de bœufs, des sangles et des clous.

L'arçon est la base de la charpente de la selle; il est toujours en bois de hêtre et présente un bâti de plusieurs pièces assemblées en forme de compas ouvert, ou d'arc tendu. L'arçon du devant est attaché à celui de derrière par deux planches minces du même bois, qui se nomment bandes. Tout arçon doit être solide, léger, bien uni et parfaitement en rapport avec sa destination.

On trouvera dans les planches suivantes le tracé géométrique de plusieurs arçons.

PLANCHE 119.

Figure 1, Arçon de la selle rase, sur son élévation principale, Longueur d'une pointe à l'autre sur la ligne *a*, *b*, 43 centimètres. Hauteur de la ligne *a*, *c*, 14 centimètres. Longueur de la ligne *b*, *d*, 7 centimètres. Longueur de *e*, *d*, 17 centimètres.

Figure 5, Élévation latérale de cet arçon vu devant. Ouverture supérieure *a*, 13 centimètres. Ouverture inférieure *b*, *c*, 40 centimètres.

Figure 4, Élévation latérale du même arçon, vu derrière. Ouverture supérieure prise sur sa hauteur *a*, 13 centimètres. Ouverture inférieure *b*, *c*, 41 centimètres.

Figure 2, Plan par terre de l'arçon. Largeur supérieure sur la ligne *a*, *b*, 32 centimètres. Largeur inférieure sur la ligne *c*, *d*, 19 centimètres. Hauteur sur la ligne *e*, *b*, 34 centimètres.

Figure 3, Plan vu dessus. Largeur sur la ligne *a*, *b*, 16 centimètres; sur la ligne *c*, *d*, 10 centimètres.

Figure 6, Arçon de la selle anglaise. Longueur de *a*, *b*, 39 centimètres.

Figure 7, Plan par terre de la selle anglaise. Largeur sur la ligne *a*, *b*, 30 centimètres; sur la ligne *c*, *d*, 18 centimètres.

Figure 8, Largeur d'intérieur prise sur la ligne *a*, *b*, 12 centimètres; sur la ligne *c*, *d*, 11 centimètres.

Figure 9, Plan latéral de la même selle vue devant. Ouverture sur la ligne *a*, *b*, 50 centimètres. Hauteur sur la ligne *c*, *d*, 48 centimètres.

Figure 10, Plan latéral vu de derrière. Largeur sur la ligne *a*, *b*, 32 centimètres. Hauteur sur la ligne *c*, *d*, 12 centimètres.

Figure 11, Arçon de la selle à palette.

Figure 12, Arçon hongrois. Largeur sur la ligne *a*, *b*, 58 centimètres. Hauteur sur la ligne *c*, *d*, 44 centimètres.

PLANCHE 120.

Figure 1, Arçon de la selle de dame.

Figure 6, Élévation latérale sur la ligne *a*, *b*. Largeur sur la ligne *e*, *f*, 44 centimètres.

Figure 7, Élévation latérale sur la ligne *c*, *d*. Largeur sur la ligne *g*. *h*, 14 centimètres.

Figure 2, Plan par terre de la selle de dame. Largeur sur la ligne *i*, *j*, 33 centimètres; sur la ligne *k*, *l*, 20 centimètres.

Figure 3, Plan vu dessus. Largeur intérieure sur la ligne *m*, *n*, 12 centimètres; sur la ligne *o*, *p*, 10 centimètres.

Les arçons les plus composés sont de 11 pièces. L'arçon antérieur est formé de quatre pièces, savoir : Les deux pointes du devant, n° 1, fig. 8, et les deux lièges, n° 2. L'arçon postérieur est de cinq pièces, savoir : N° 3, Les deux pointes de derrière. — 4, Les deux pointets. — 5, 6 et 7, Le Trousse-quin.

Les deux bandes (*fig.* 4 *et* 5) assemblent les deux arçons. Ces bandes varient dans leurs dimensions suivant la forme et la grandeur des selles, qui, au lieu de onze pièces, peuvent n'en avoir que neuf et même sept. Les deux pointes du devant reçoivent des noms différents, à mesure que leurs formes changent.

PLANCHE 121.

Figure 1, 3, 4, 7 et 8, Diverses formes intérieures de colliers anglais. — 2, Collier à la russe. — 5, Collier très fort de mamelle. — 6, Faux collier.

PLANCHE 122.

Figure 1, Sellette anglaise. — 2, Sellette avec crochet à couronne. — 3, Sellette fine. — 4, Grande sellette. — 5, Sellette pour harnais de cabriolet, avec dossier. — 6, Traits noirs.

PLANCHE 123.

Figure 1 et 2, Traits de tilburys. — 3, Trait de tilbury à chaîne. — 4, Croupière et barre de fesses à fourche. — 5, Croupière et barre de fesses simple. — 6 et 7, Avaloires et courroies de reculement — 8, Martingale. — 9 et 10, Bracelets en fer. — 11, Brasselet de dossière avec le brasselet de sous-ventrière. — 12, Culeron.

PLANCHE 124.

Figure 1 et 2, Panades de bride. — 3 et 4, Martingales diversées. — 5, Dessus de tête avec cour-

roie d'œillère. — 7, Barres de fesses. — 8, Rêne de bride de harnais. — 9, Courroie de reculement, son anneau et son boucleton. — 12 et 15, Bracelets de sous-ventrière. — 13, Devant de muserolle. — 14, Sous-ventrière — 16, Dossier et ses deux ronds.

BRIDE DÉMONTÉE DE HARNAIS DE CABRIOLET.

PLANCHE 125.

Figure 1, Mors de filet. — 2, Cocarde. — 3, Dessus de tête. — 4, Frontail. — 5, Sous-gorge. — 6, OEillère. — 7, Sous-barbe. — 8, Mors à banquette détachée. — 9, Grand côté de rêne. — 10, Petit côté de rêne. — 11, Courant à remont de martingale. — 12, Martingale ronde à doubles branches. — 13, Bride montée pour harnais de cabriolet. — 14 15, OEillères de différents modèles.

PLANCHE 126.

Figure 1, Licou d'écurie. — 2, Bridon d'écurie. — 3, Caveçon de pansement. — 4, Bride ordinaire à l'anglaise. — 5, Étrier à la française. — 6, Petite sangle à la française. — 7, Double sangle à la française.

PLANCHE 127.

Figure 1, Bride et filet à l'anglaise, montée d'une pièce. — 2, Martingale. — 3, Filet à la française

fait de cuir ou de galon. — 4, Bride française sans son filet. — 5, Surfaix anglais.

PLANCHE 128.

Figure 1, Harnais de cabriolet tout monté. — 2, Croupière ordinaire à fourche. — 3, Licou d'écurie.

PLANCHE 129.

Figure 1, Selle à simples palettes, à quartier de chasse orné de piqûres. — 2, Selle à palettes, à quartier de chasse uni, tapis à pointes. (*Voyez pour l'arçon, la fig.* 11 *de la planche* 119.) — 3, Selle à l'anglaise unie. (*Voyez pour l'arçon, la fig.* 6 *de la planche* 119.) — 4, Selle américaine. — 5, Selle rase en veau. (*Voyez pour l'arçon, la fig.* 1 *de la planche* 119.) — 6, Selle française.

DÉTAIL DES MESURES DES DIFFÉRENTS HARNAIS

COMPOSANT LES DIVERS ATTELAGES.

DES LICOUS ET CAVEÇONS.

Indépendamment de l'élégance des courroies de la bride, comparée à la simplicité des licous, la principale différence entre ces deux parties du harnais, c'est que les brides font agir un mors, tandis que les licous sont dépourvus de cette importante partie.

LICOU SIMPLE.

Il est formé d'une têtière, longue de 33 centimètres; de deux montants, longs de 24 centimètres et d'un dessus de nez, long de 16 centimètres.

LICOU D'ÉCURIE A SOUS-GORGE.

Il est en cuir de Hongrie; les parties en sont plus compliquées que celles du précédent.

Le dessus de tête porte la sous-gorge longue de 93 centimètres; cette sous-gorge est soutenue par

une boucle allongée en cuir, longue de 11 centimètres. Cette même boucle soutient le frontail, dont la longueur est de 27 centimètres. Contre-sanglon long de 24 centimètres. Courroie de dessus de tête formant le montant, long de 81 centimètres. Le dessus de nez, fort large devant et plus étroit derrière; sa longueur antérieure est de 38 centimètres et sa longueur postérieure de 13 centimètres.

CAVECINE POUR PANSEMENT.

Tétière ou dessus de tête, longueur 86 centimètres. Montant, 33 centimètres, largeur 3 centimètres. Sous-gorge, longueur 44 centimètres. Courroie se bouclant au contre-sanglon de la sous-gorge, longueur 31 centimètres. Dessus de nez, longueur 41 centimètres. Cordon de cuir, longueur 17 centimètres.

BRIDE A LA FRANÇAISE.

Tétière, longueur 59 centimètres. Frontail, longueur 33 centimètres. Sous-gorge, 49 centimètres. Muserolle ou dessous de nez, longueur devant et derrière 39 centimètres, largeur pour le contre-sanglon 2 centimètres. Montant, largeur 2 centimètres, hauteur 28 centimètres. Porte-mors, hauteur de rênes 28 centimètres. Deux rênes, largeur 2 centimètres; longueur de chacune, 1 mètre 32 centimètres. Montant de filet, longueur 28 centi-

mètres; l'autre montant formant têtière, longueur 86 centimètres. Dessous du frontail, 28 centimètres. Deux montants et rêne de filet d'une seule courroie, longueur 2 mètres 28 centimètres. Courroie de martingale, longueur 1 mètre 66 centimètres, largeur 12 centimètres.

BRIDES A L'ANGLAISE.

Elles sont d'un usage plus fréquent et plus distingué que les précédentes. Voici la coupe de ces brides :

Dessus de tête avec sous-gorge, 1 mètre 5 centimètres. Le même, sans sous-gorge, 71 centimètres. Sous-gorge sans dessus de tête, 60 centimètres. Grand montant du filet, 82 centimètres. Petit montant, 30 centimètres. Montant de brides, 28 centimètres. Frontail, 44 centimètres. Enchappure du frontail, 18 centimètres. Grande rêne du filet, 1 mètre 10 centimètres. Petite rêne de bride, 1 mètre 16 centimètres. Porte-mors, 20 centimètres.

BRIDE DE VOITURE.

Elle diffère essentiellement de la bride de selle, pour ses œillères, placées aux sommets des montants, pour garantir les yeux du cheval, par l'absence du filet et par le luxe de ses ornements. Voici les proportions exactes de cette bride :

Dessus de tête, longueur 63 centimètres, pré-

sentant à ces fourches 19 centimètres de longueur. Frontail, longueur, 30 centimètres. Montants de panurge, longueur de chacun, 30 centimètres. Derrière de muserolle, longueur 19 centimètres. Croisière, 44 centimètres; hauteur du montant muni de sa fourche, 14 centimètres. Montant de bride, 30 centimètres. OEillères, 15 centimètres de hauteur et 15 de largeur. Elles sont de différentes formes et portent au centre le chiffre ou les armes de l'acheteur. Muserolle : elle est ornée de dessins à jour; largeur 6 centimètres; longueur 66 centimètres. Porte-mors, longueur 47 centimètres. Sous-gorge, largeur 3 centimètres, longueur 49 centimètres.

HARNAIS DE CABRIOLET.

On donne le nom commun de harnais de cabriolet à ceux des cabriolets, des tilburys, etc.

BRIDE.

Deux montants, 30 centimètres. Deux porte-mors, 36 centimètres. Une têtière, 60 centimètres. Une croisière, 25 centimètres. Une muserolle, 66 centimètres. Une sous-gorge, 50 centimètres. Une sous-barbe, 30 centimètres. Porte-mors de rêne, 14 centimètres. Une paire de rênes, 60 centimètres. Entre-deux de rênes, 1 mètre 48 centimètres. Une paire d'œillères, 20 centimètres carrés.

Une paire de doublure, une martingale, ensemble 1 mètre 48 centimètres; les mêmes avec une longe 1 mètre 81 centimètres.

TRAITS.

Deux boucletaux de trait, 30 centimètres. Deux blanchets, 30 centimètres. Deux courroies de collier, 60 centimètres. Cuir pour envelopper les attelles, 60 centimètres. Une paire de traits, 1 mètre 72 centimètres.

Une dossière, 1 mètre. Deux bracelets, 77 centimètres. Deux ronds de dossière, 28 centimètres. Une sangle, 63 centimètres. Un coulant pour sangle, 66 centimètres. Deux contre-sanglons de sellette, 33 centimètres.

GUIDES.

Deux paires de guides noires, 2 mètres; les mêmes, jaunes, 2 mètres. Quatre porte-mors pour les guides, 14 centimètres.

Les guides pour harnais ordinaires ont : les grandes, 27 millimètres, et les petites, 18 millimètres. Dans les harnais élégants, on donne aux unes et aux autres 2 millimètres de moins.

CONTRE-SANGLON DE CROUPIÈRE.

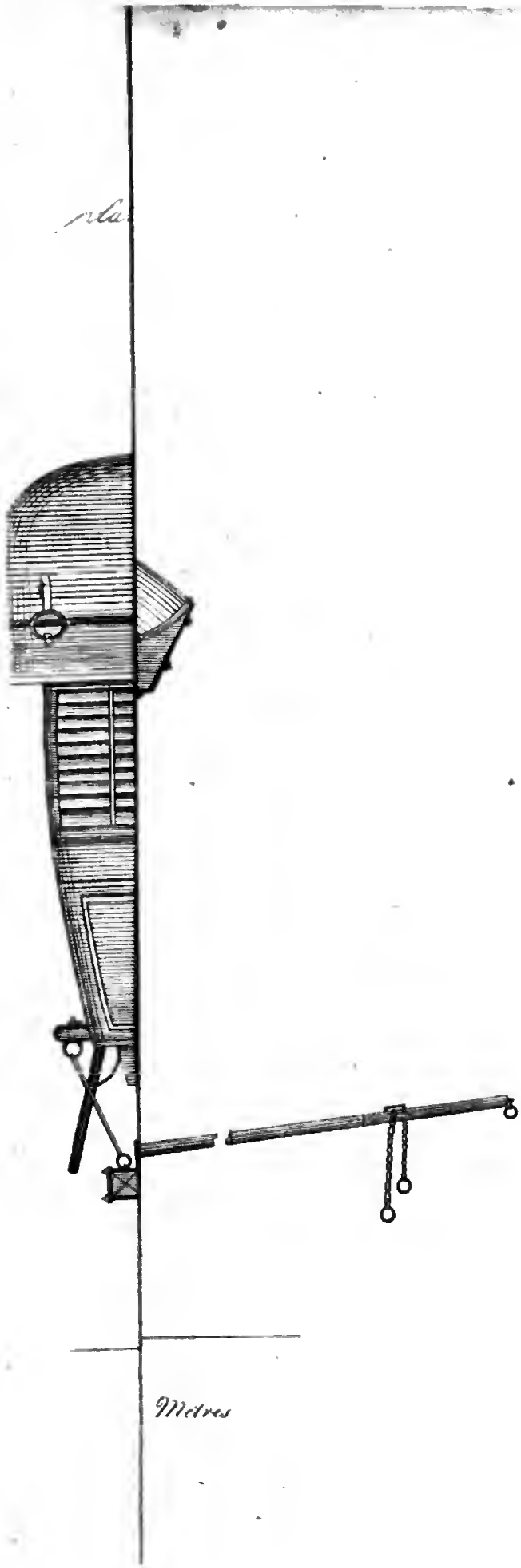
Une croupière avec son blanchet, 63 centimètres. Blanchet, 48 centimètres. Un contre-sanglon de

croupière, 1 mètre 8 centimètres. Barres de fesses simples, 48 centimètres; les mêmes, doubles, 1 mètre 16 centimètres. Un derrière de reculement avec son blanchet, 1 mètre. Deux contre-sanglons de reculement sans blanchet, 3 mètres 16 centimètres. Deux petits boucletaux de reculement, 17 centimètres. Deux courroies de reculement, 1 mètre 16 centimètres.

Dans tout harnais bien établi, le contre-sanglon de croupière est doublé; cette doublure est moins pour obtenir de la solidité que pour le bon effet de la piqûre. Ce contre-sanglon est toujours de la même largeur que les barres; on le double quelquefois sans doubler les barres, ni le contre-sanglon de reculement.

SBN 019951

Digitized by Google

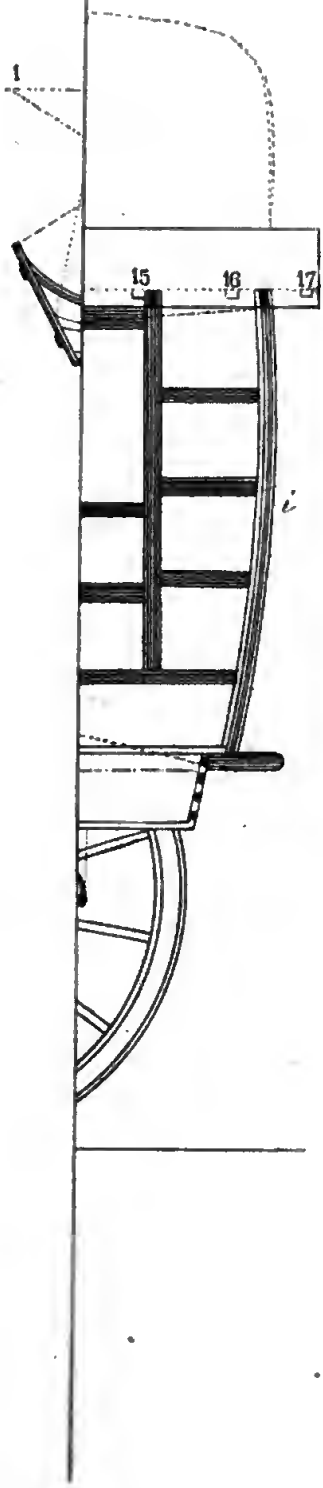


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche

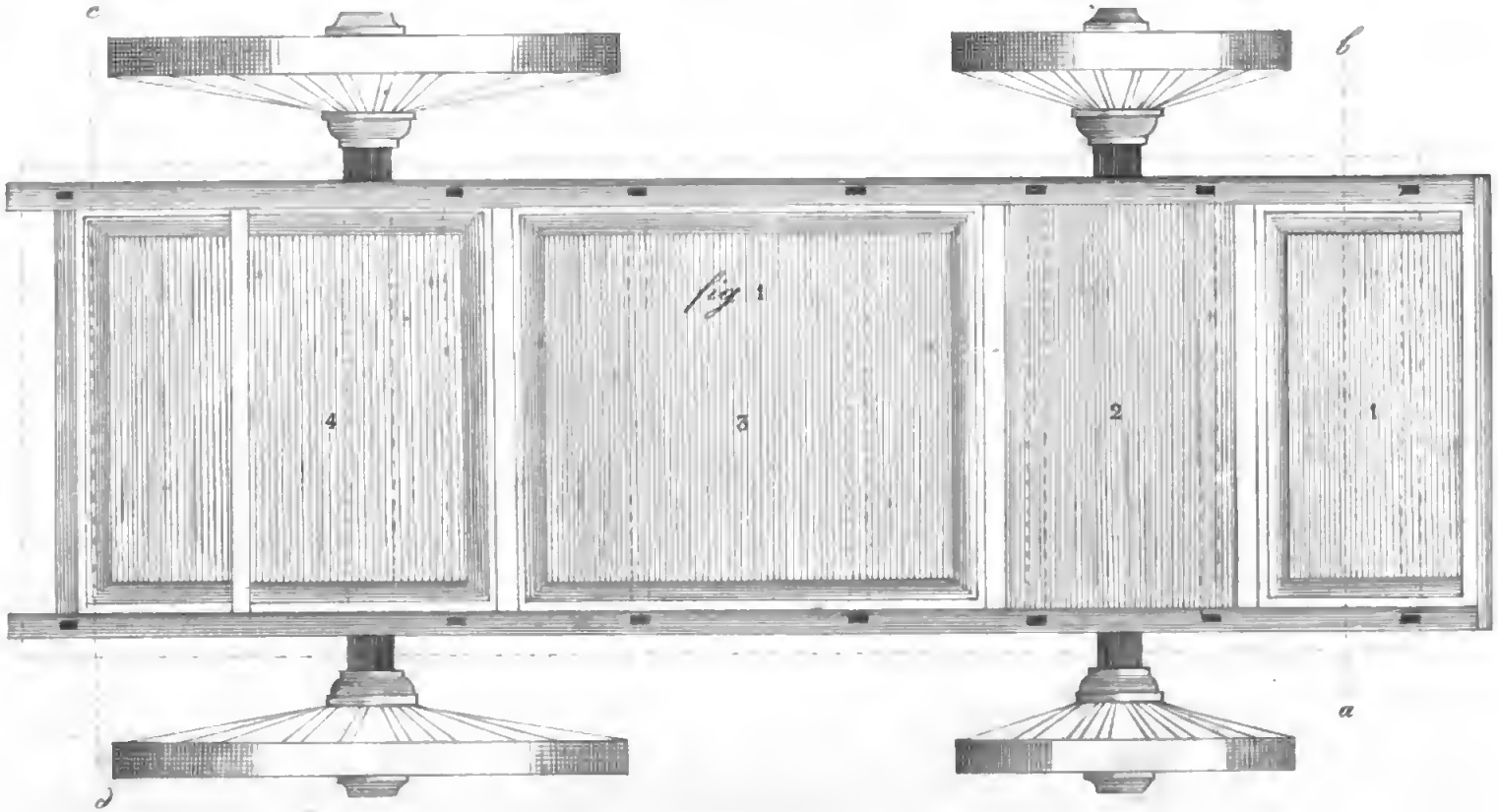


Digitized by Google

Digitized by Google

planche 67

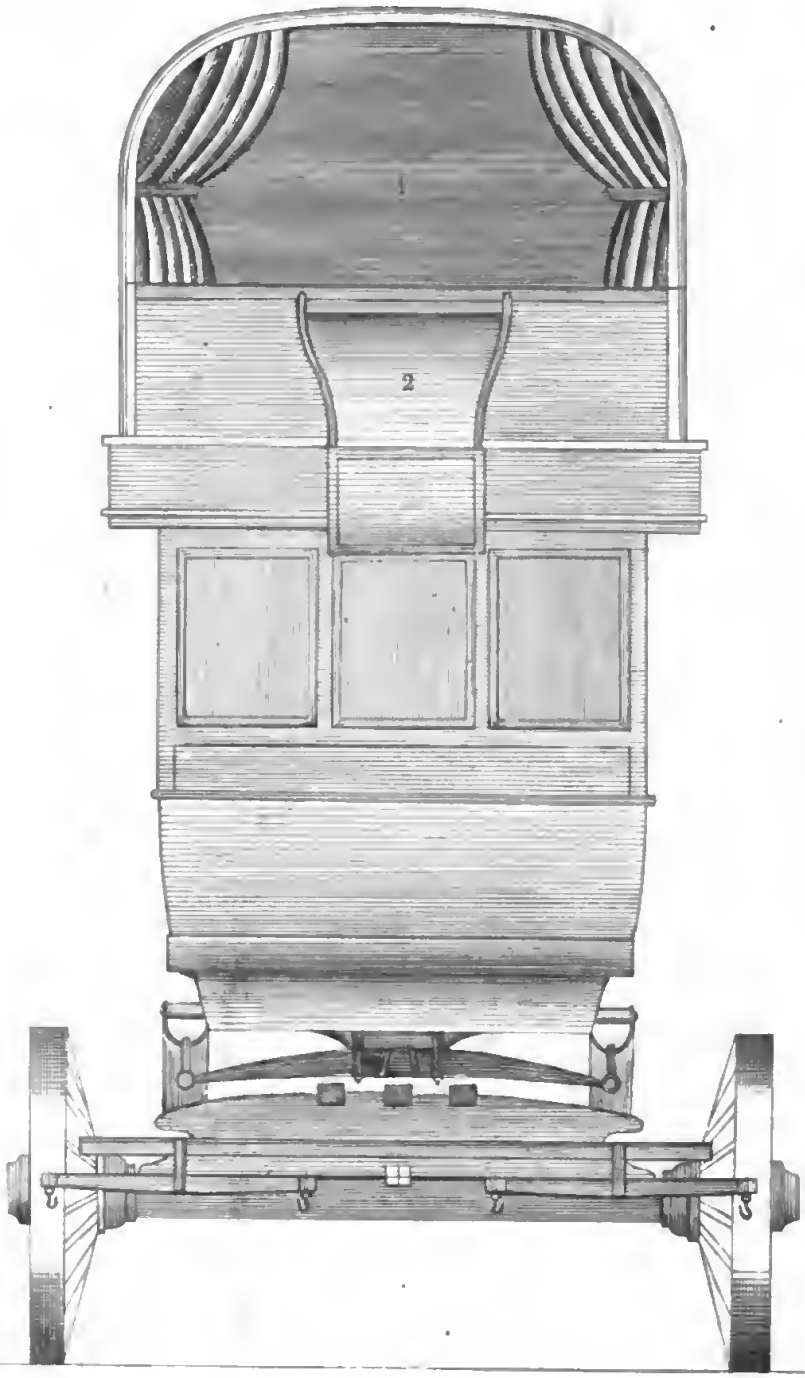
plan par-terre



Biblioteca nazionale
NAPOLI
V. E. III

Digitized by Google

planche 66 *Elévation latérale sur la ligne a. b.*



Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

Planche 69 Elévation latérale sur la ligne c.d.

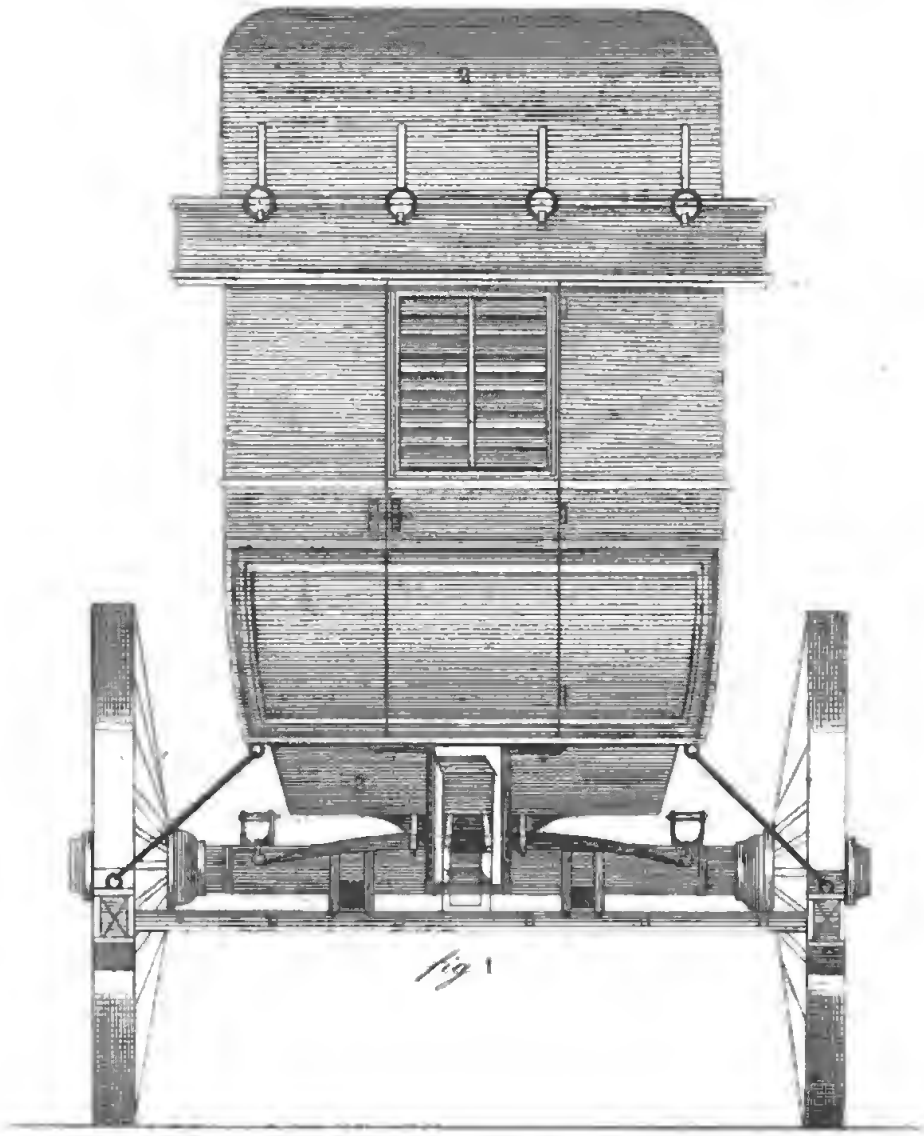


fig 1

Digitized by Google

Digitized by Google

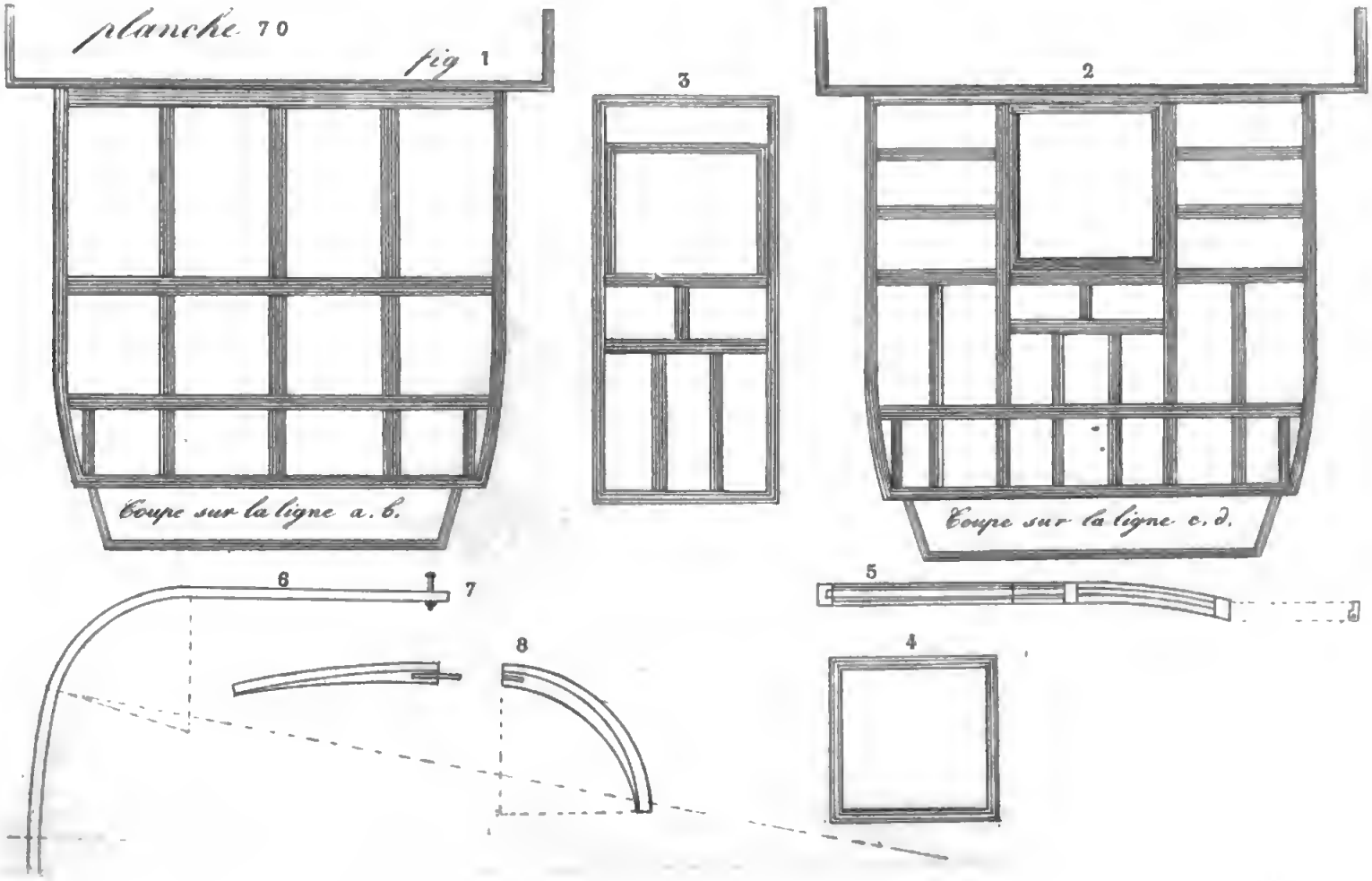
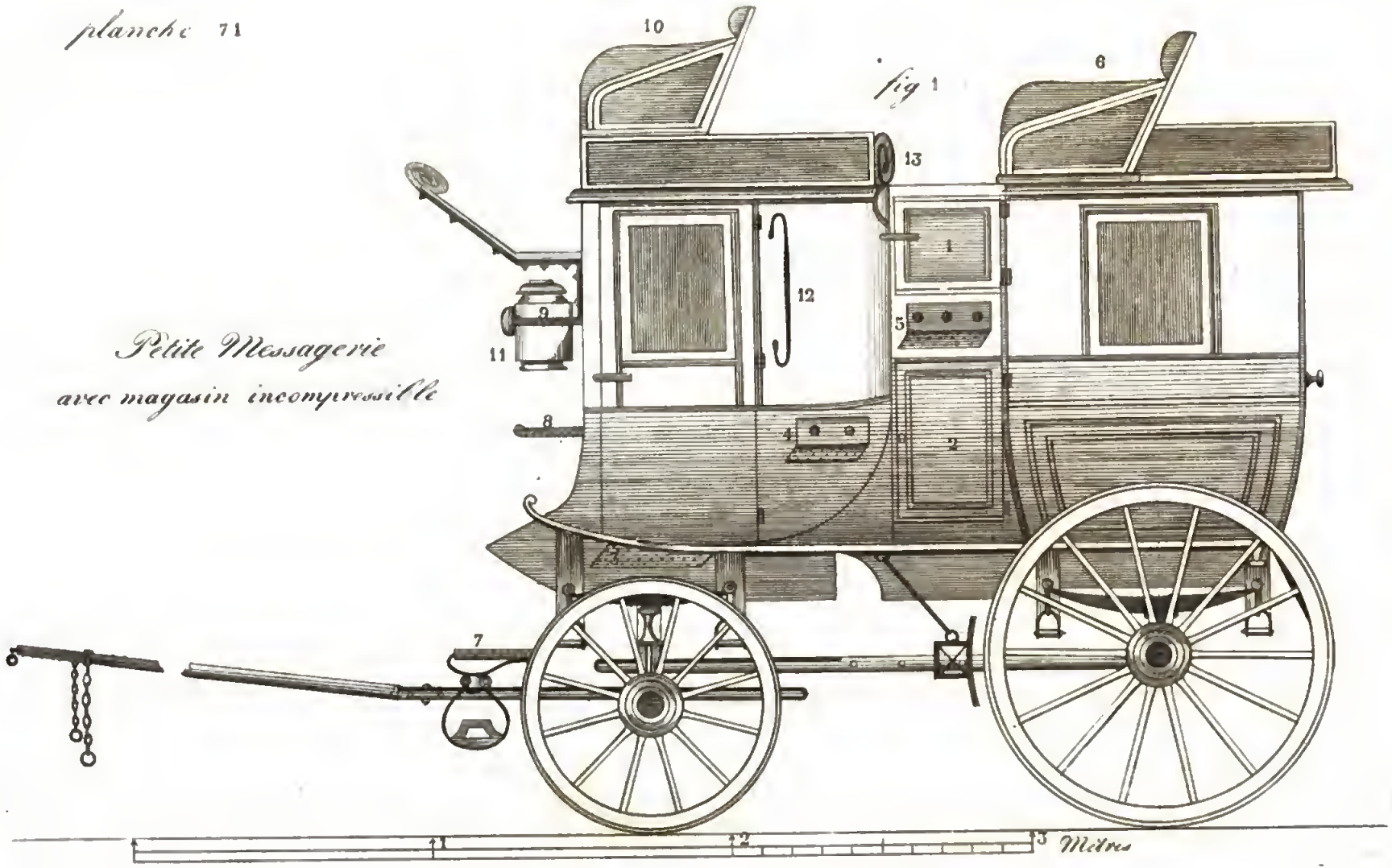


planche 70
fig 1
Coupe sur la ligne a. b.
3
2
Coupe sur la ligne c. d.
6
7
8
5
4

Digitized by Google

planche 71

fig 1

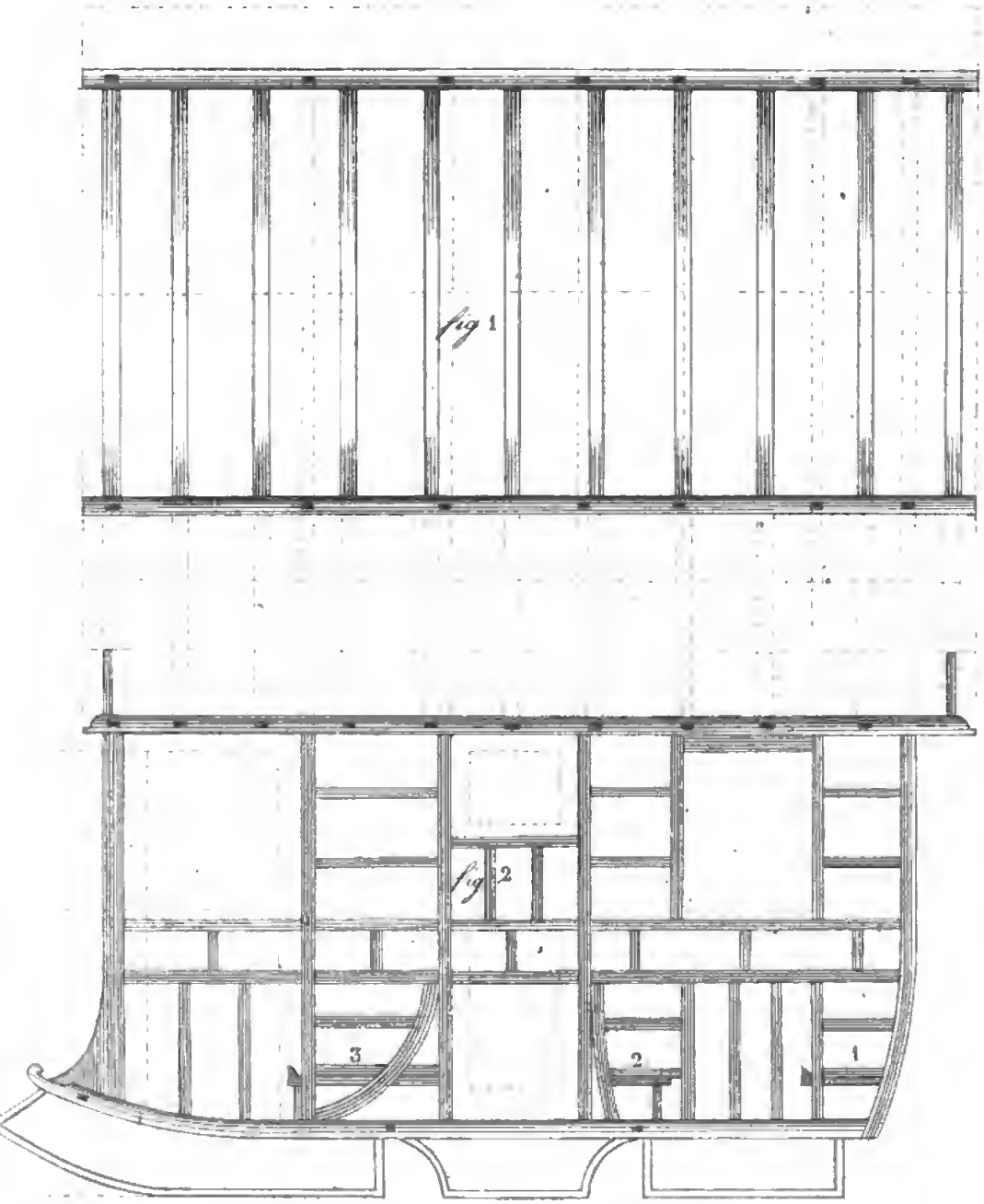


Petite Messagerie
avec magasin incompressible

Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського

planche 72

Plan par-terre de l'imperiale vu dessus



Coupe sur l'elévation principale

Digitized by Google

Digitized by Google

planche 73

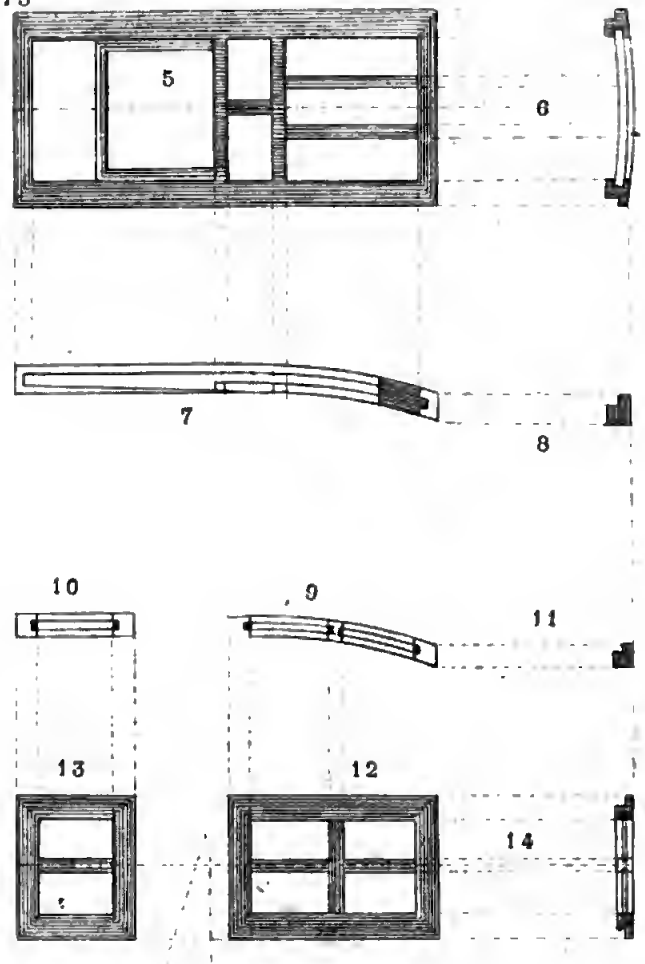
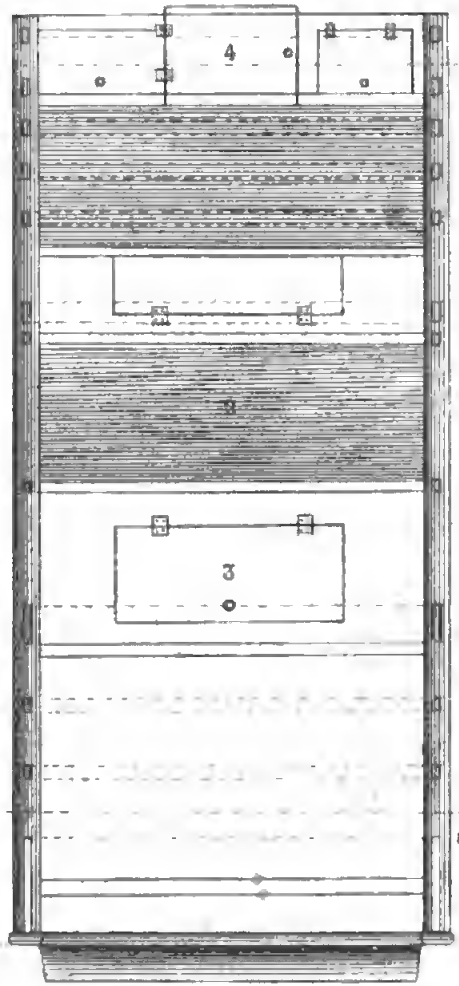


fig 1



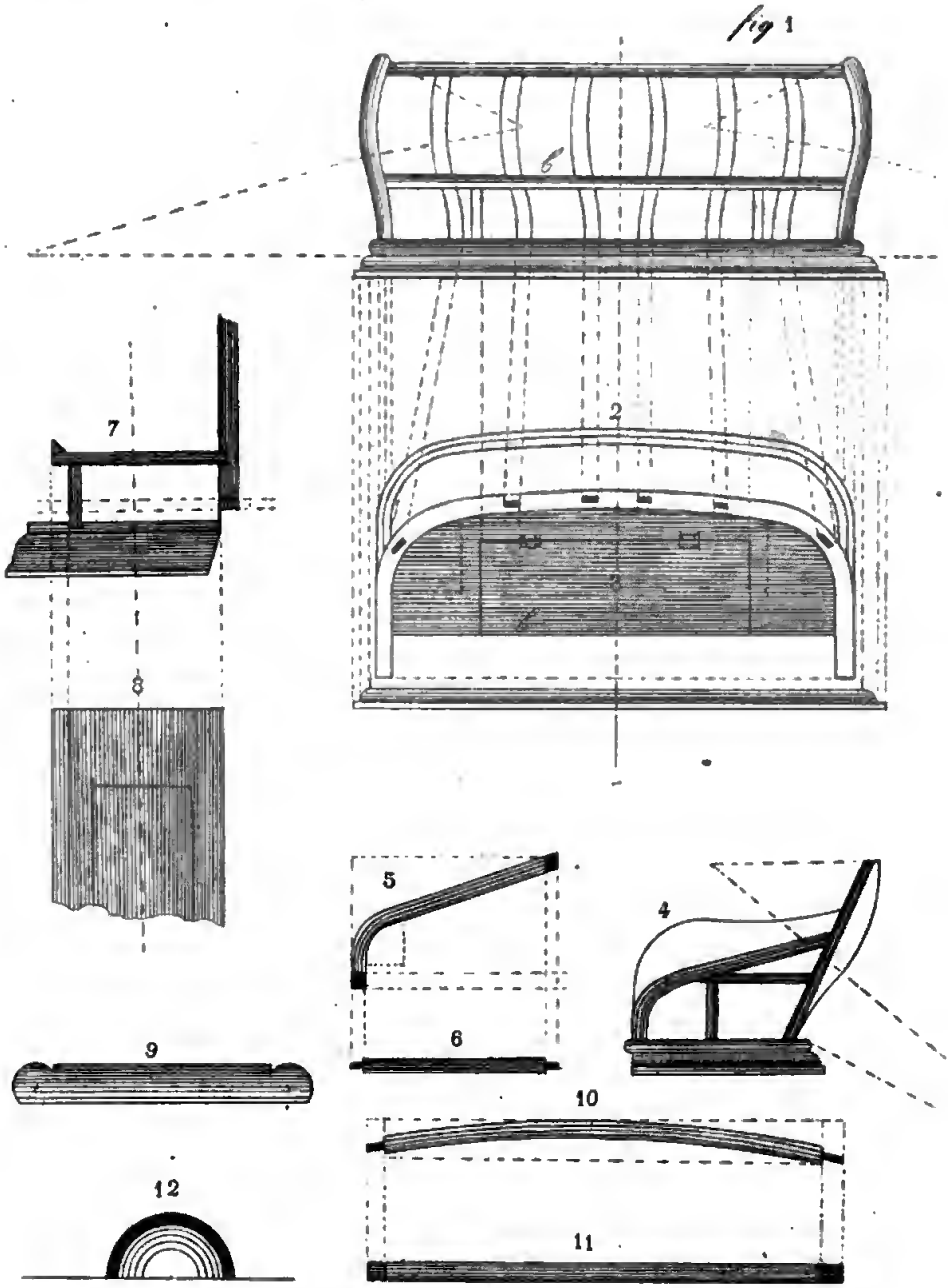
Plan par terre de la cave

Digitized by Google

Biblioteca Nazionale
NAPOLI
V. E. III

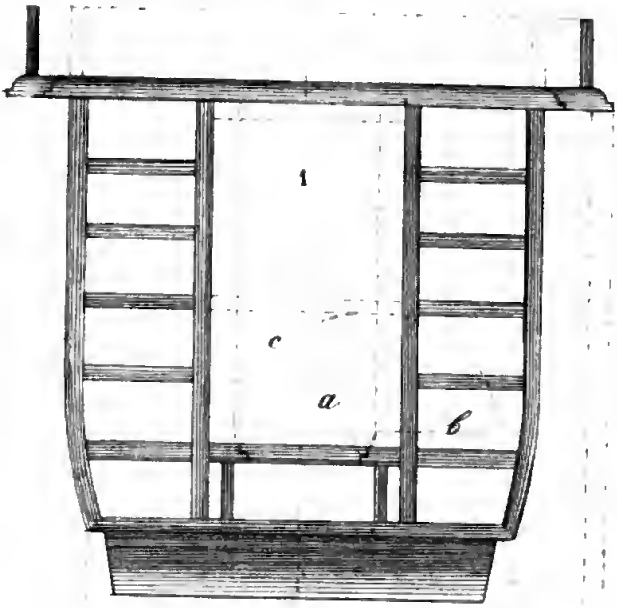
Digitized by Google

planche 74

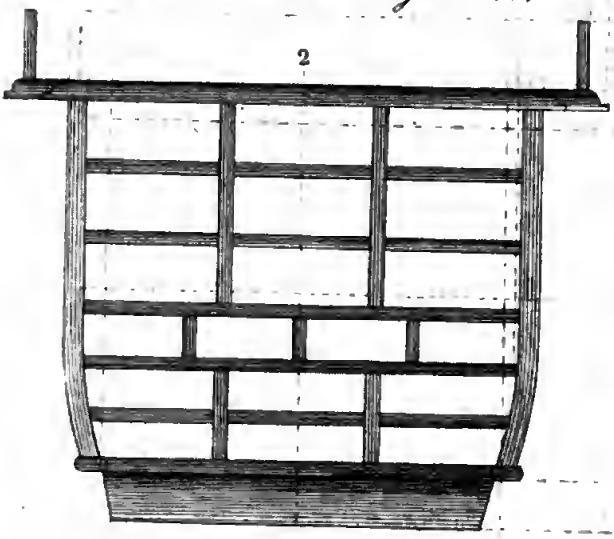


Digitized by Google

planche 75 Coupe sur la ligne c.d



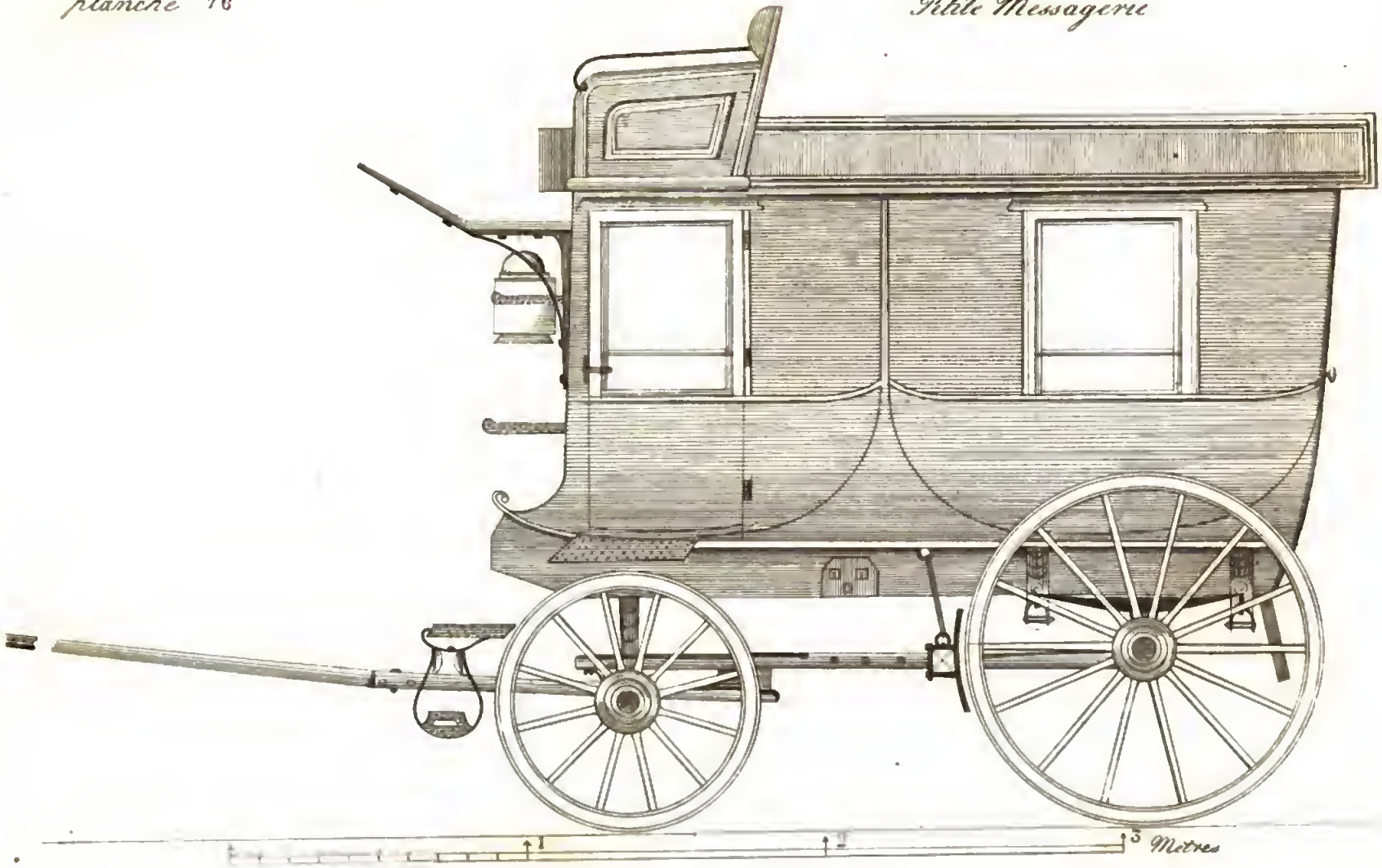
Coupe sur sur la ligne a.b.



Digitized by Google

Digitized by Google

Petite Messagerie



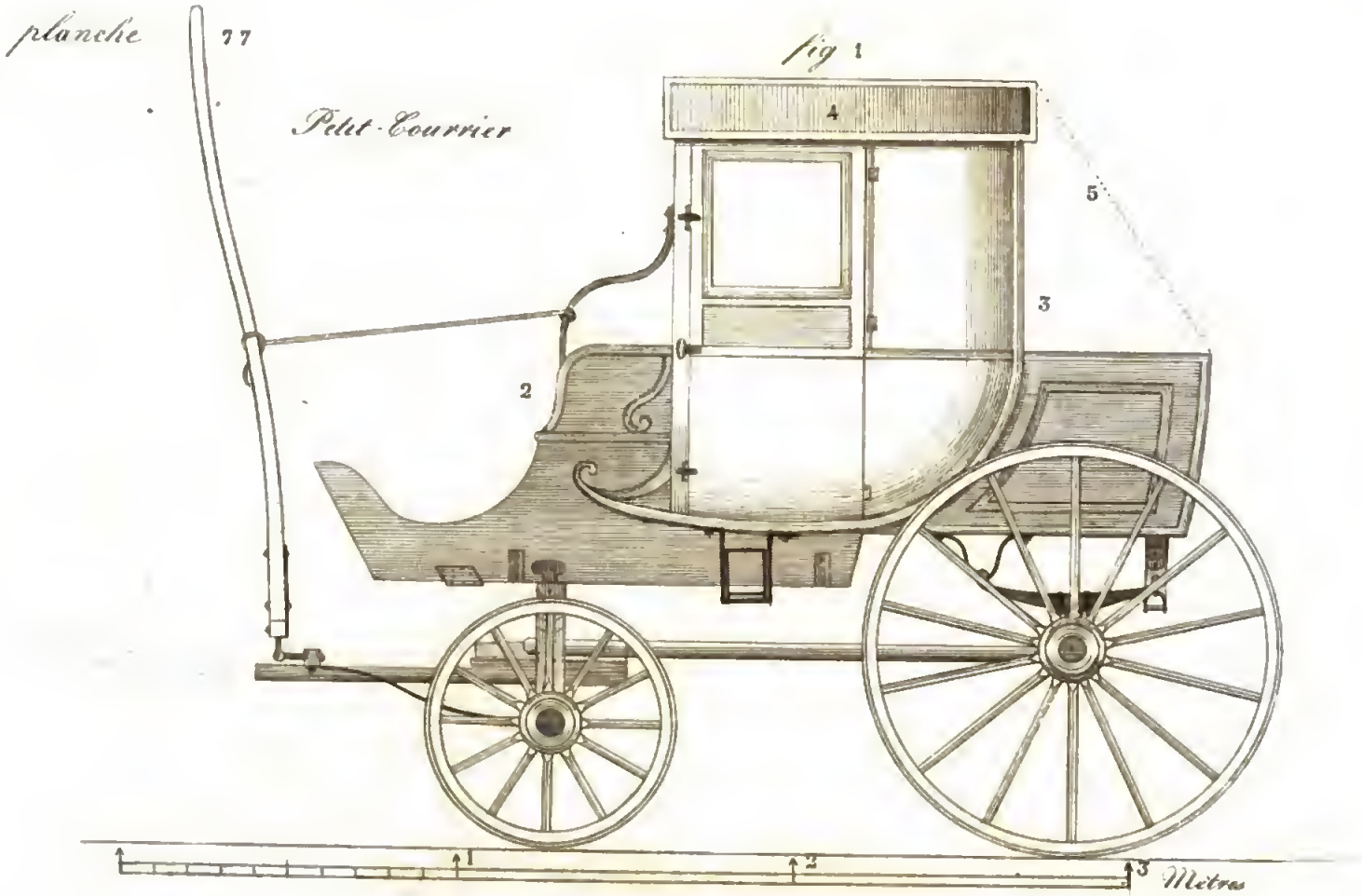
Biblioteca Nazionale
NAPOLI
III

Google

planche 77

Petit-Courrier

fig 1

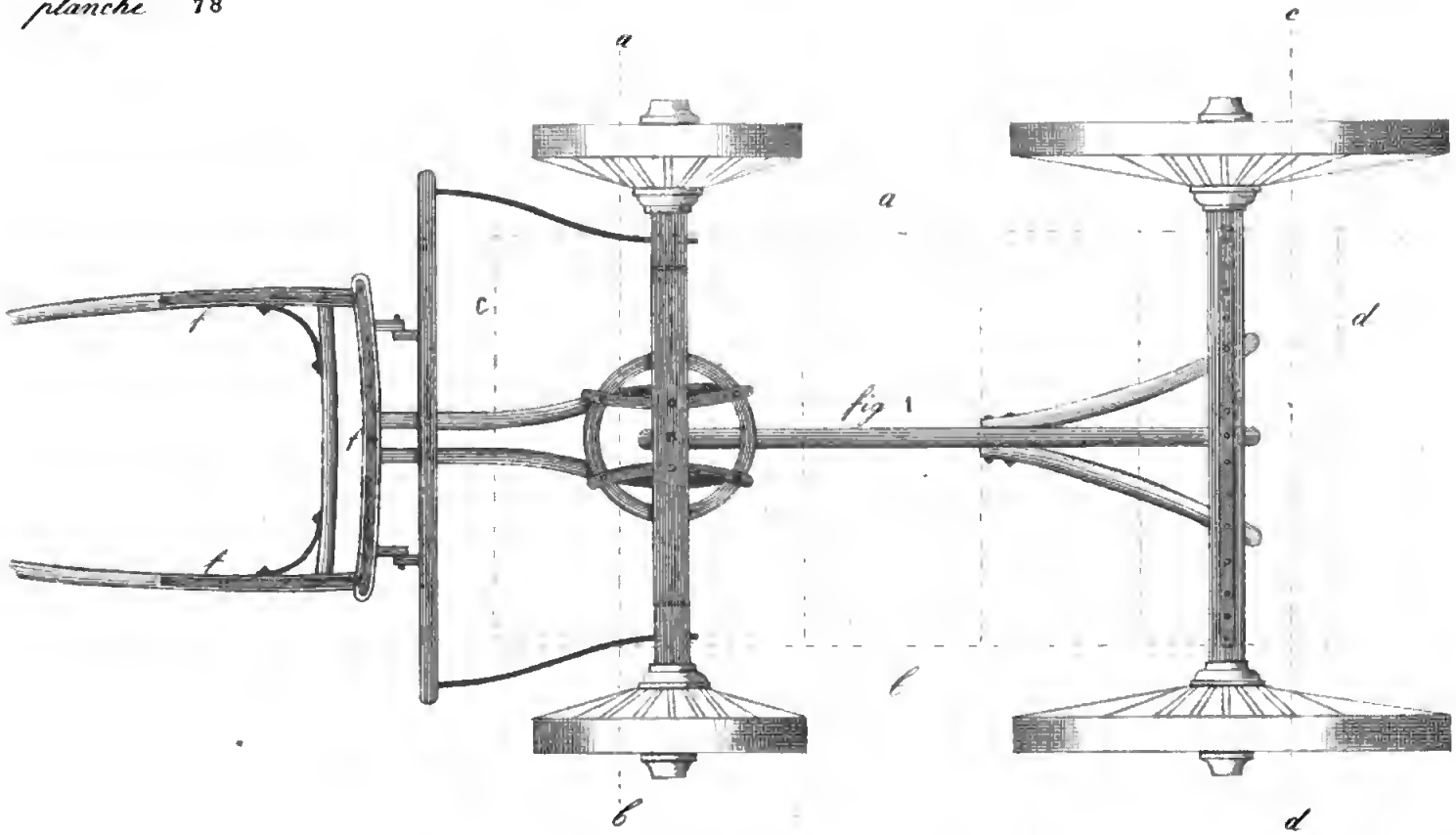


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale Napoli

Digitized by Google

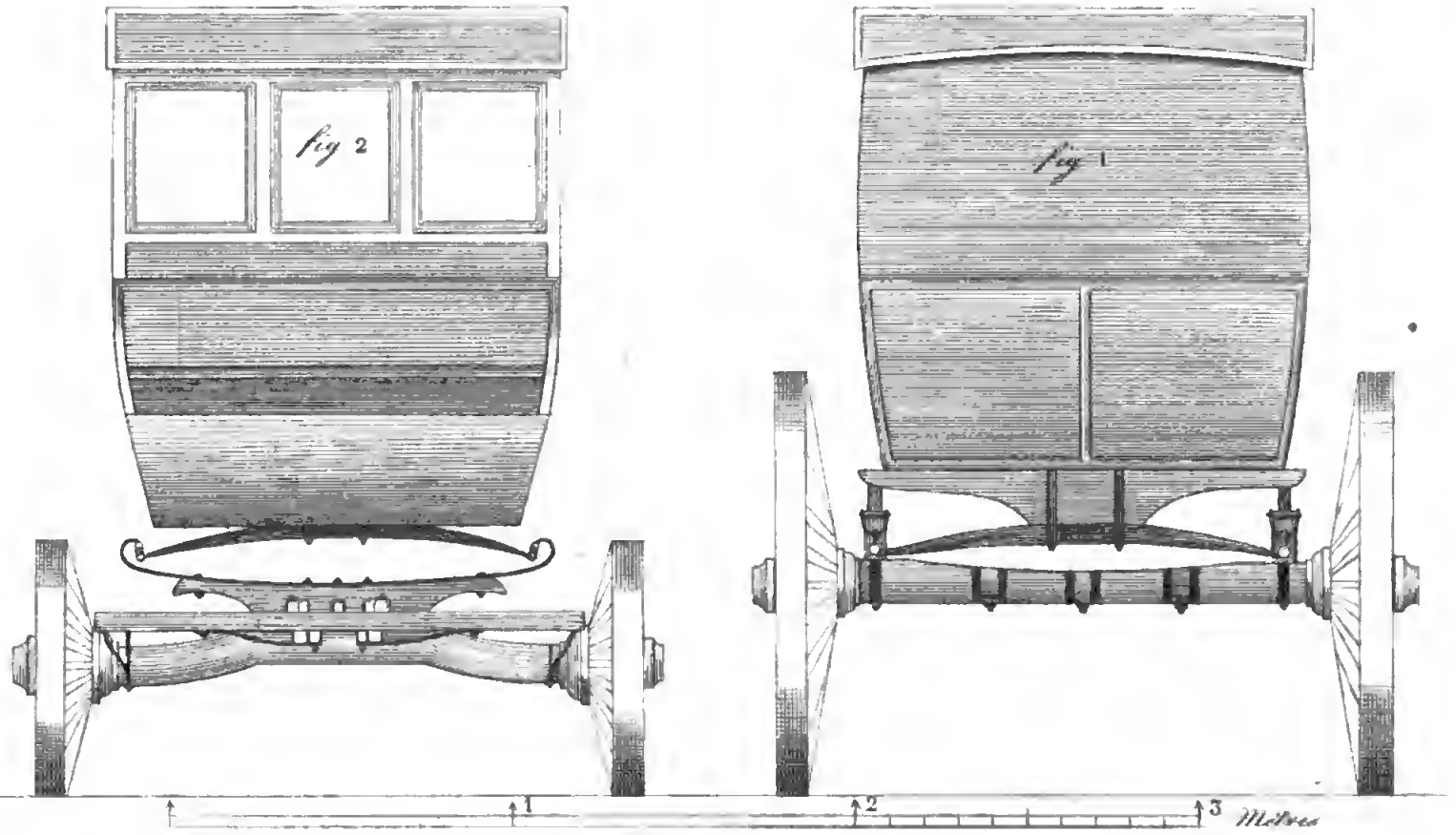
planche 78



Digitized by Google

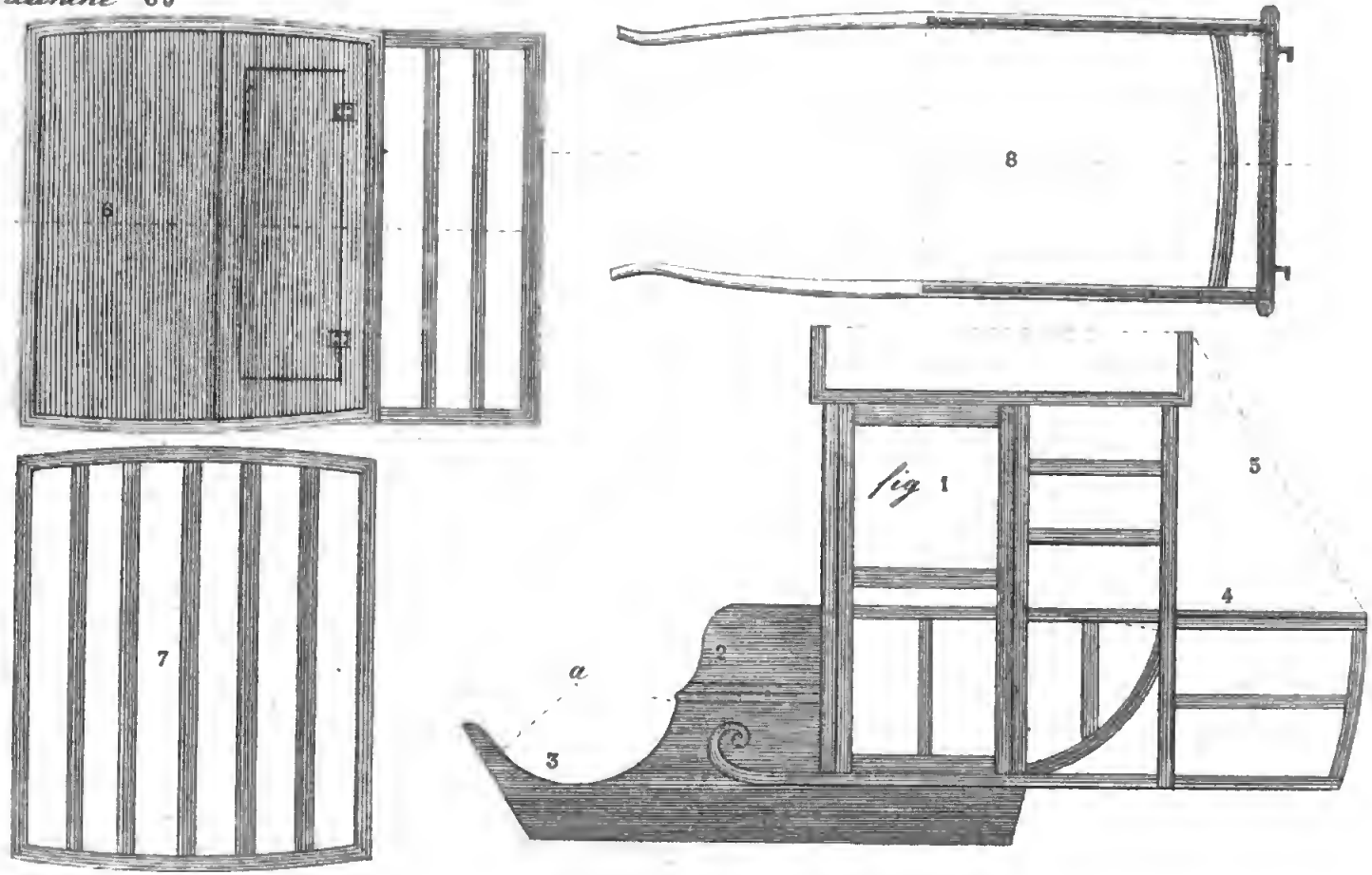
planche 79 Elévation latérale sur ligne a.b.

Elévation latérale sur la ligne c d

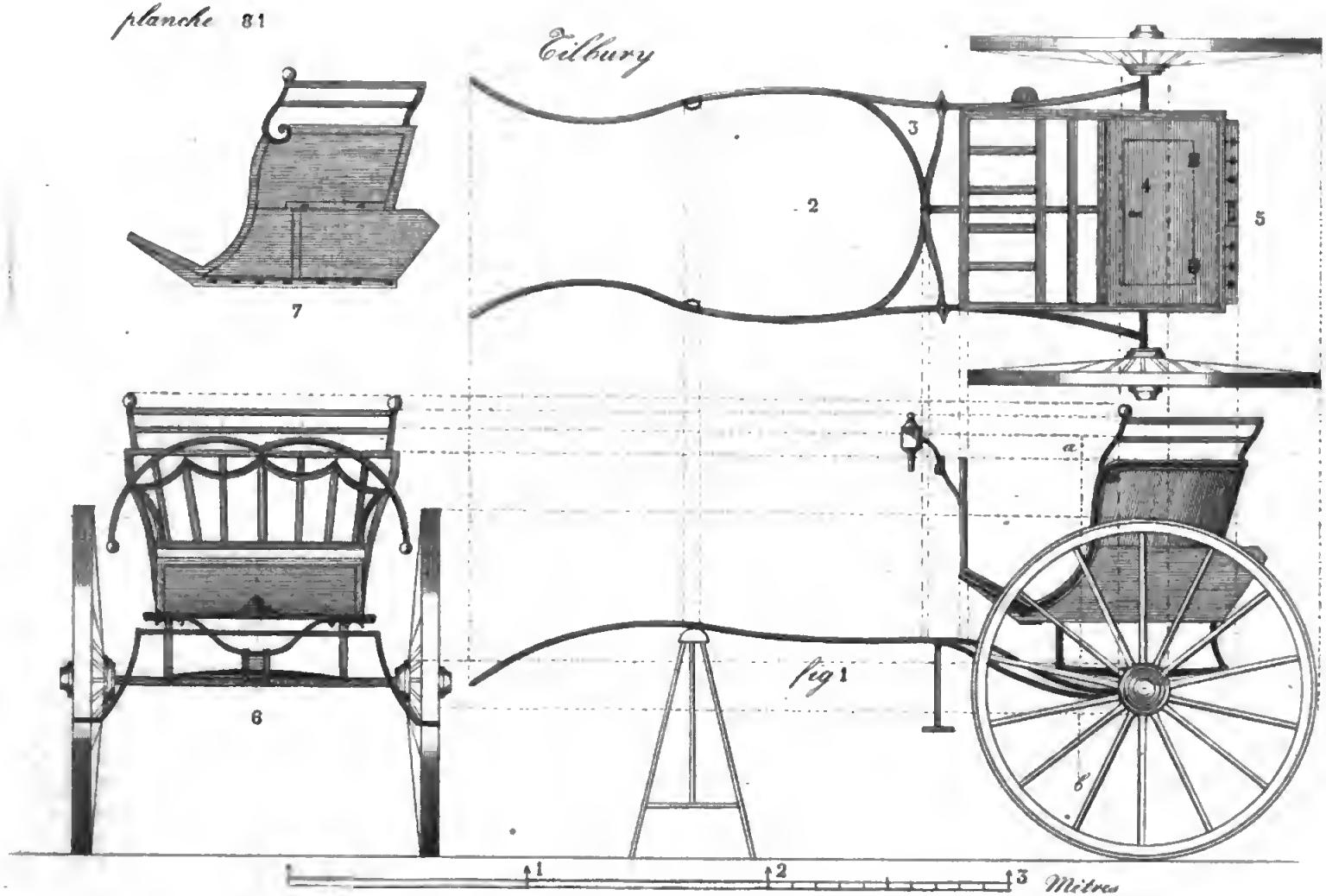


Digitized by Google

planche 80



Digitized by Google



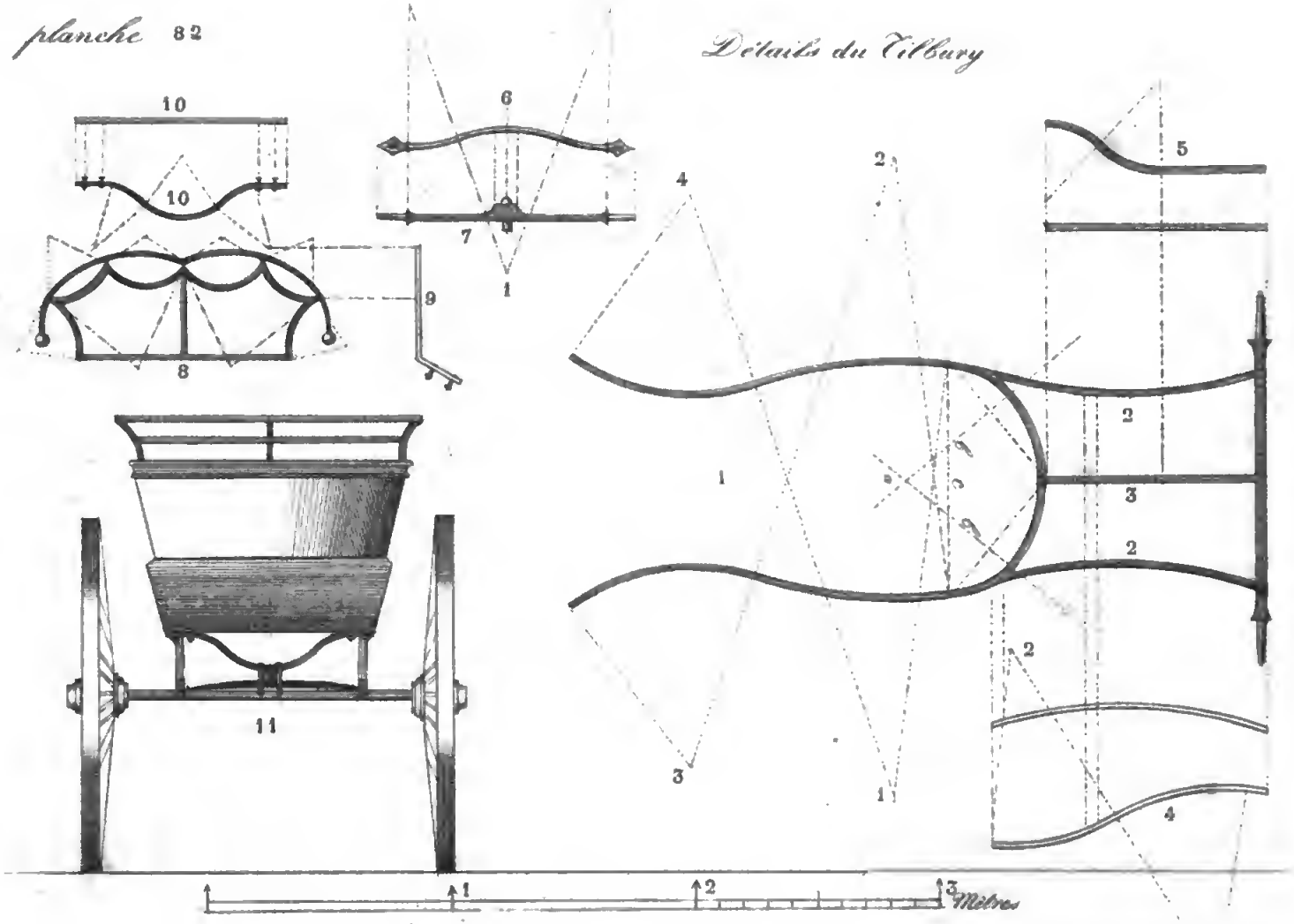
Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III NAPOLI

Digitized by Google

planche 82

Détails du Tilbury



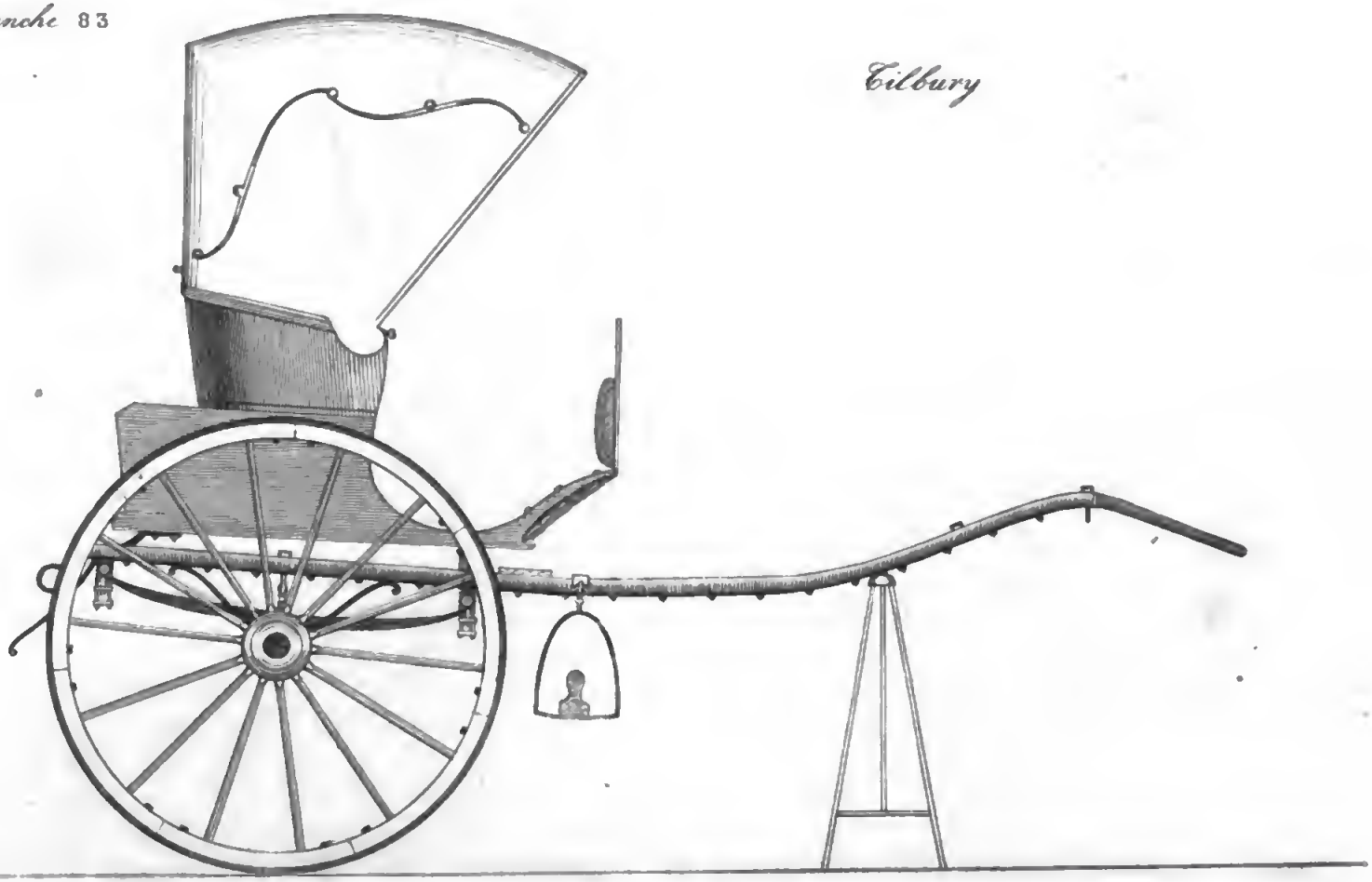
Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III — NAPOLI

Digitized by Google

planche 83

Tilbury



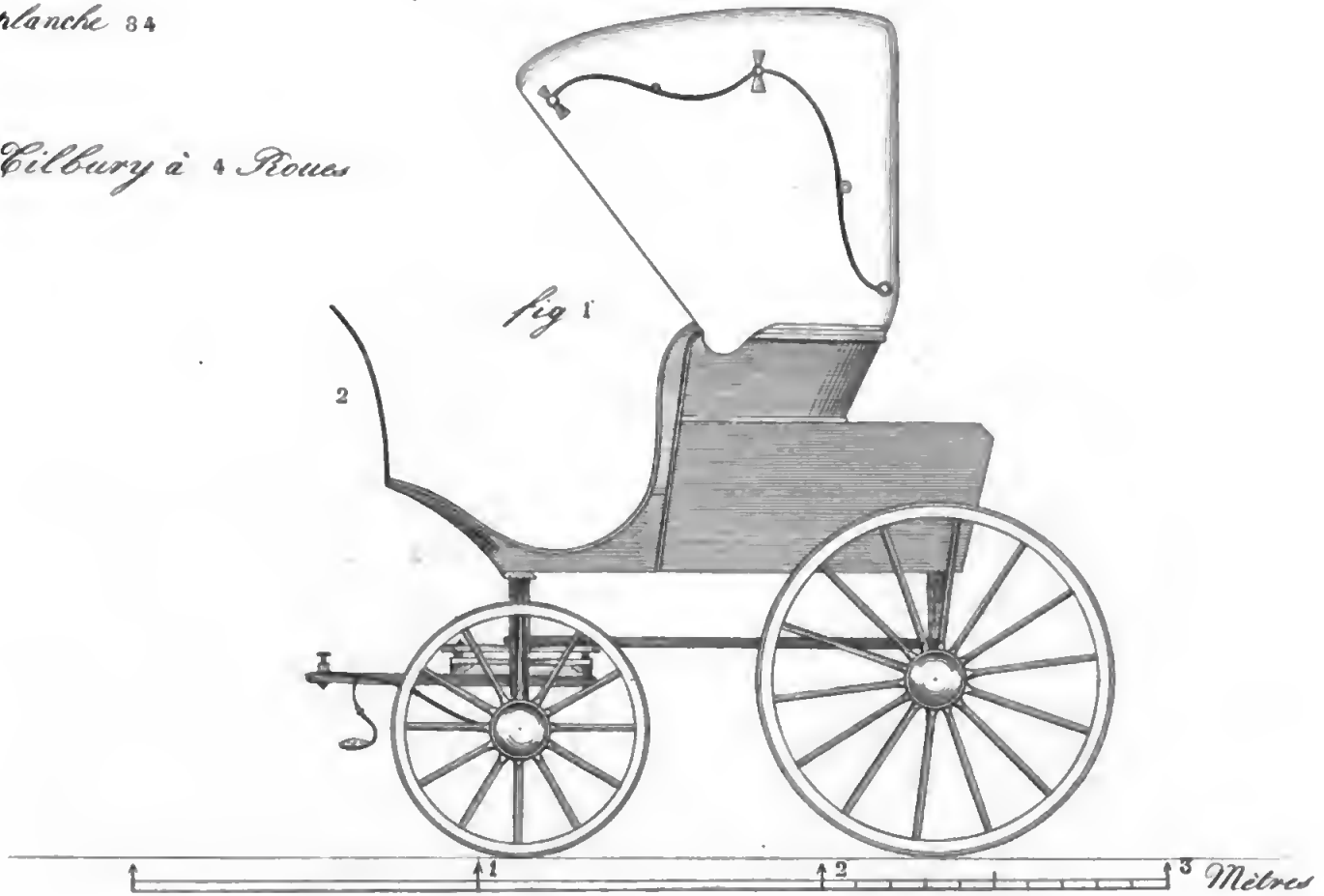
Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III — NAPOLI

Digitized by Google

planche 84

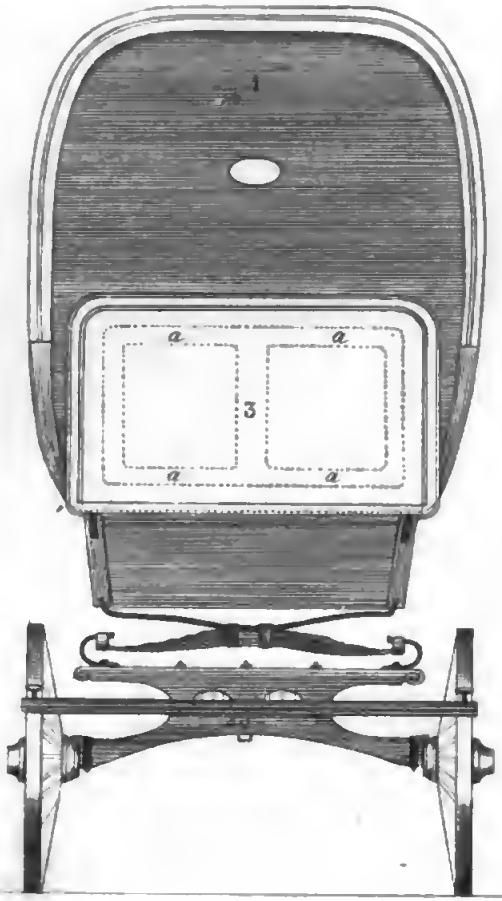
Tilbury à 4 Roues

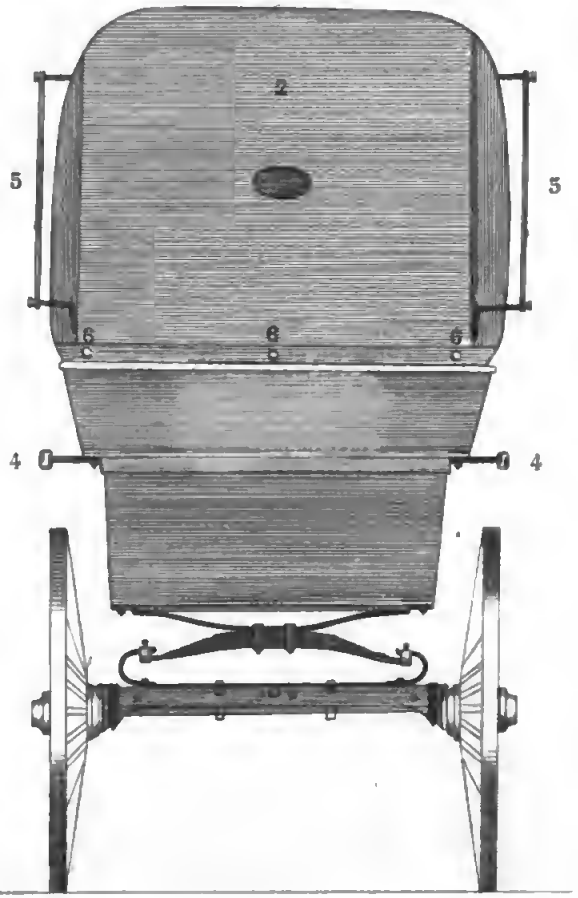


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

planche 85

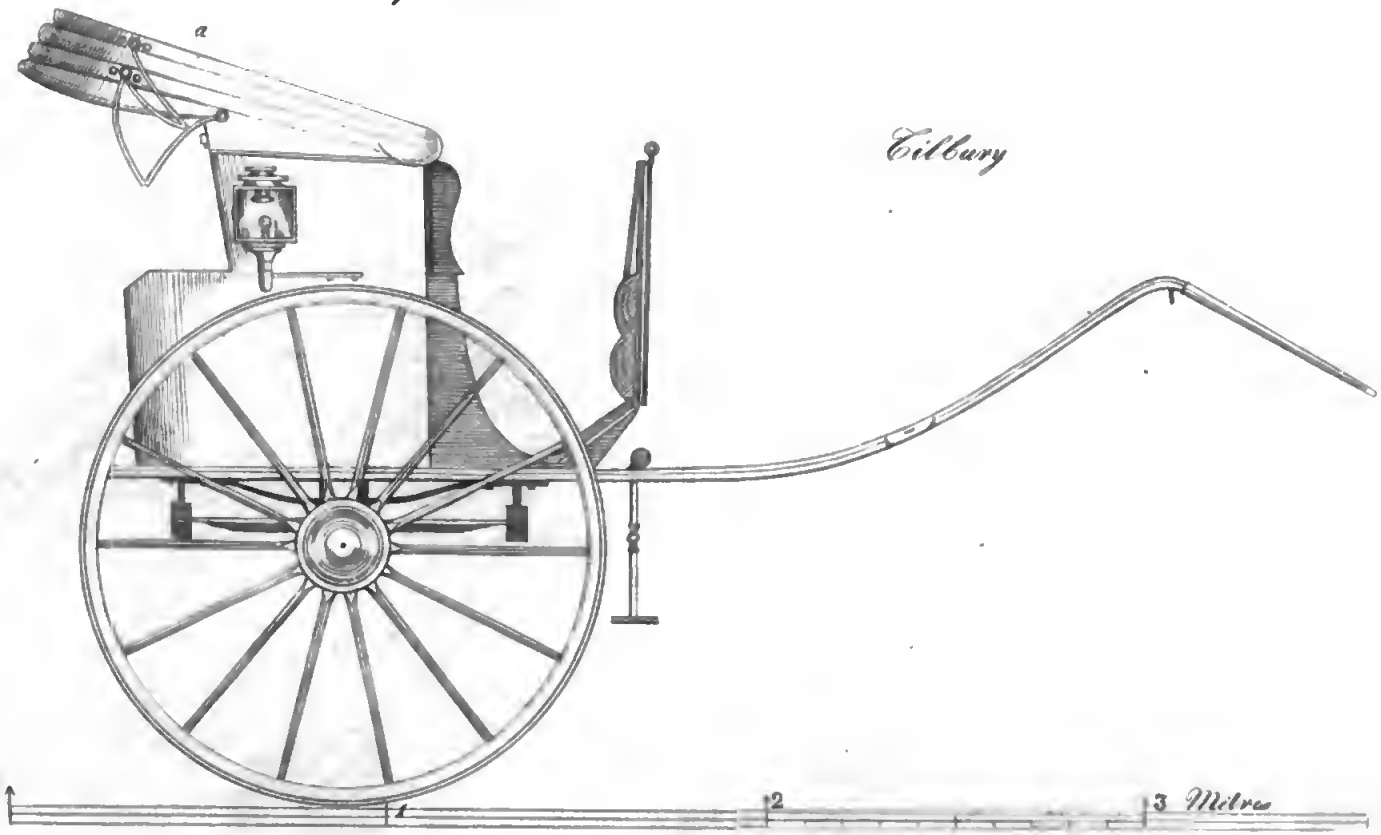




Digitized by Google

Digitized by Google

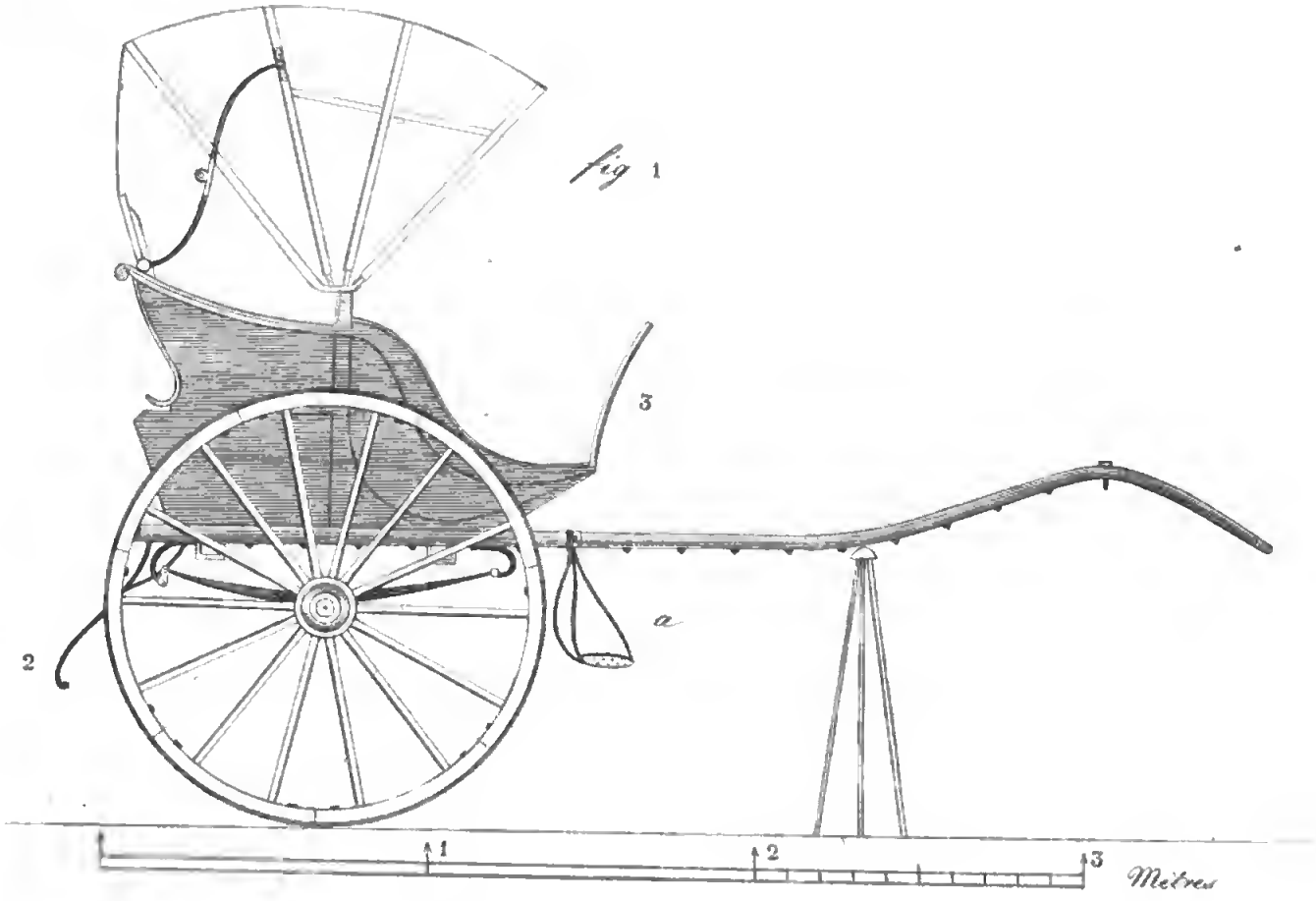
planche 85 bis



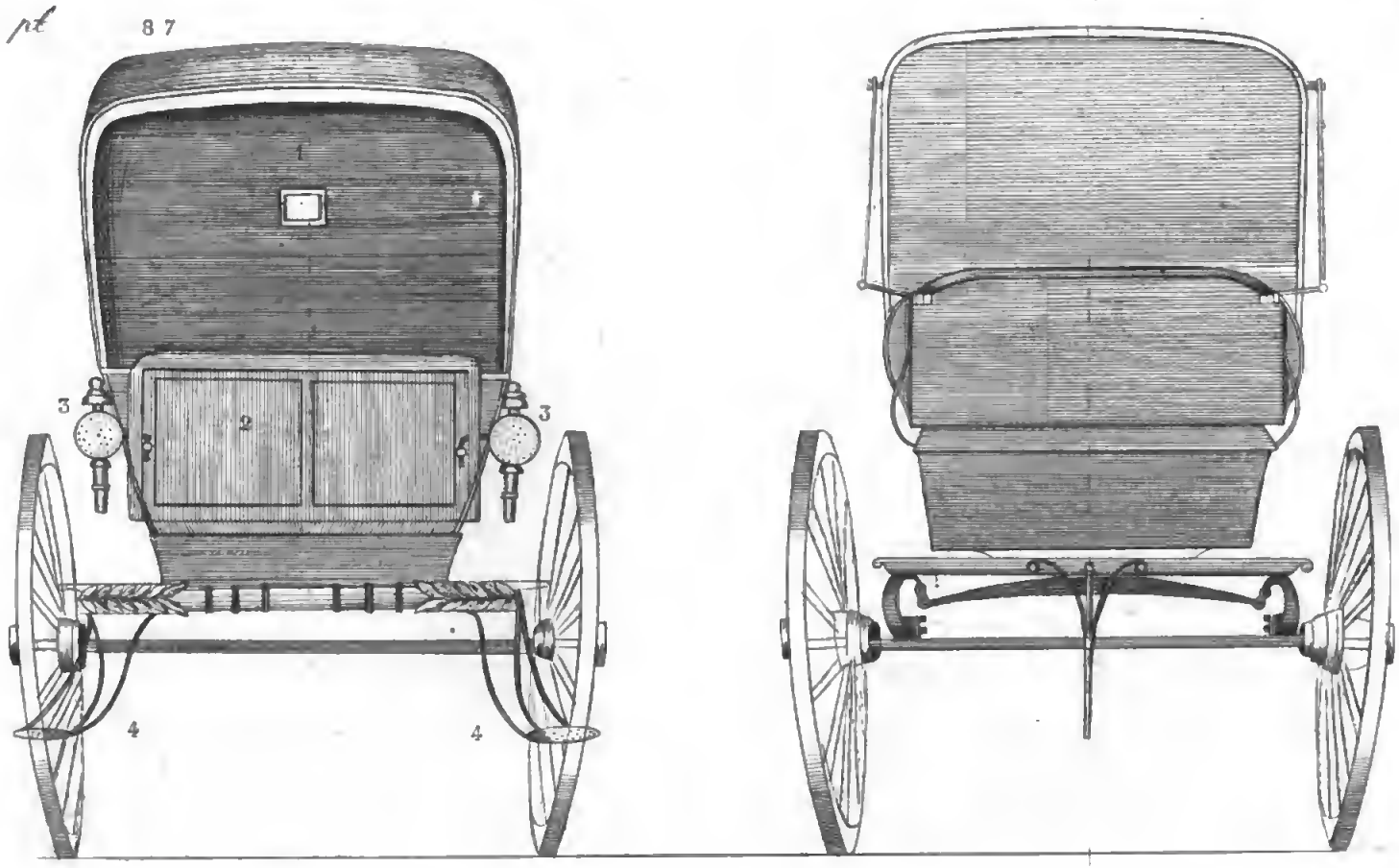
Digitized by Google

Digitized by Google

planche 86



Digitized by Google

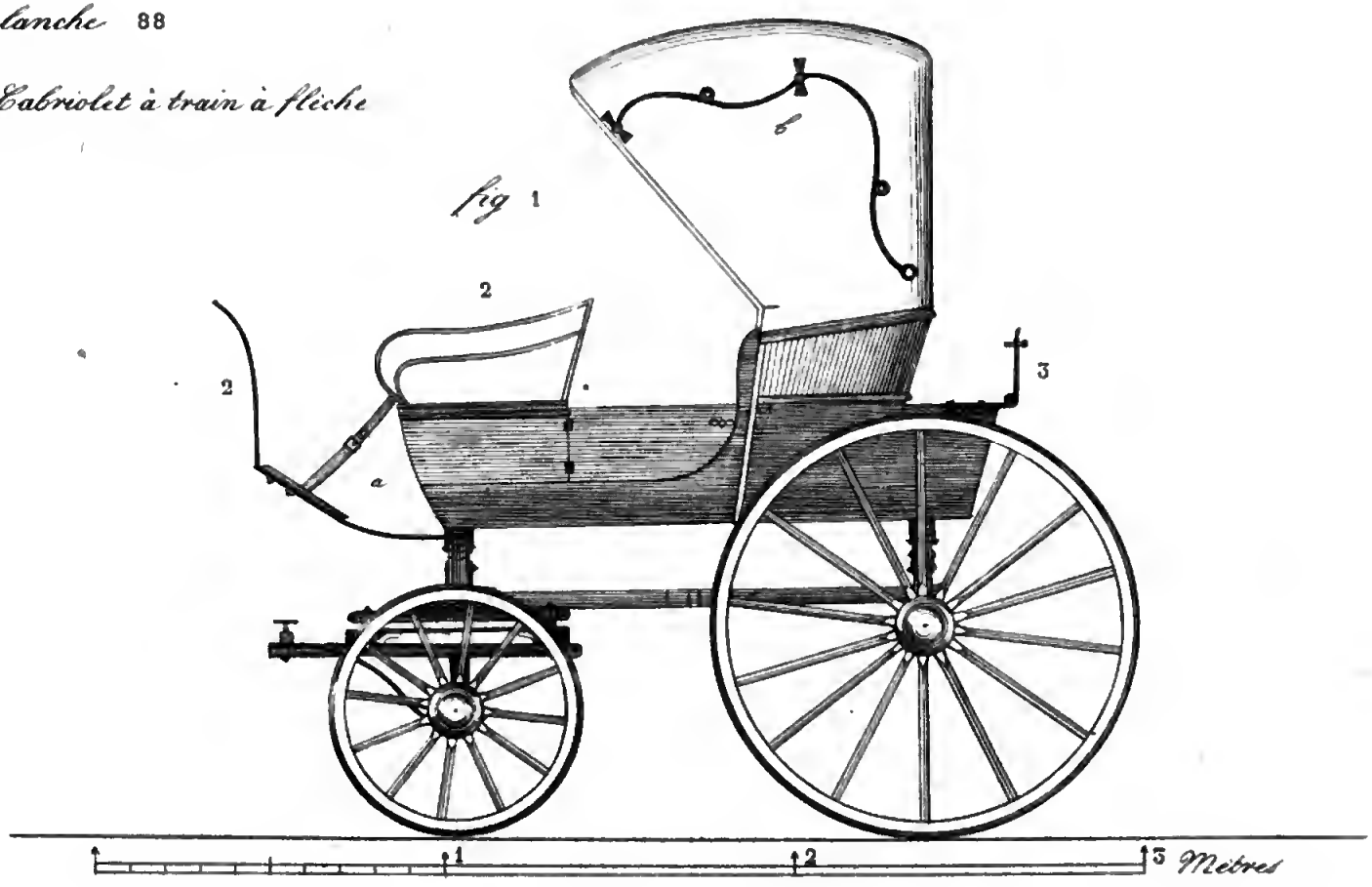


Digitized by Google

Digitized by Google

planche 88

Cabriolet à train à flèche

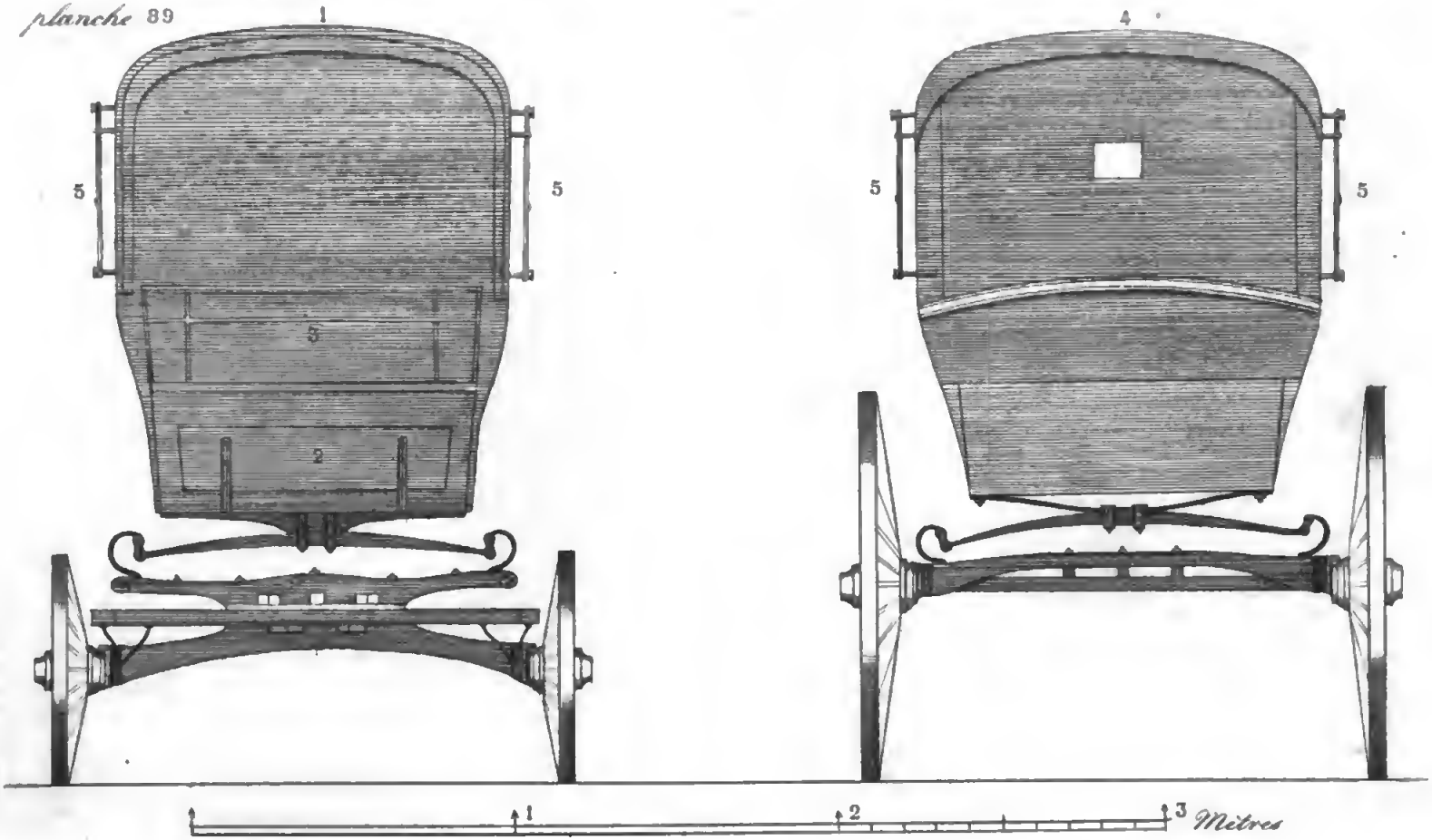


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III NAPOLI

Digitized by Google

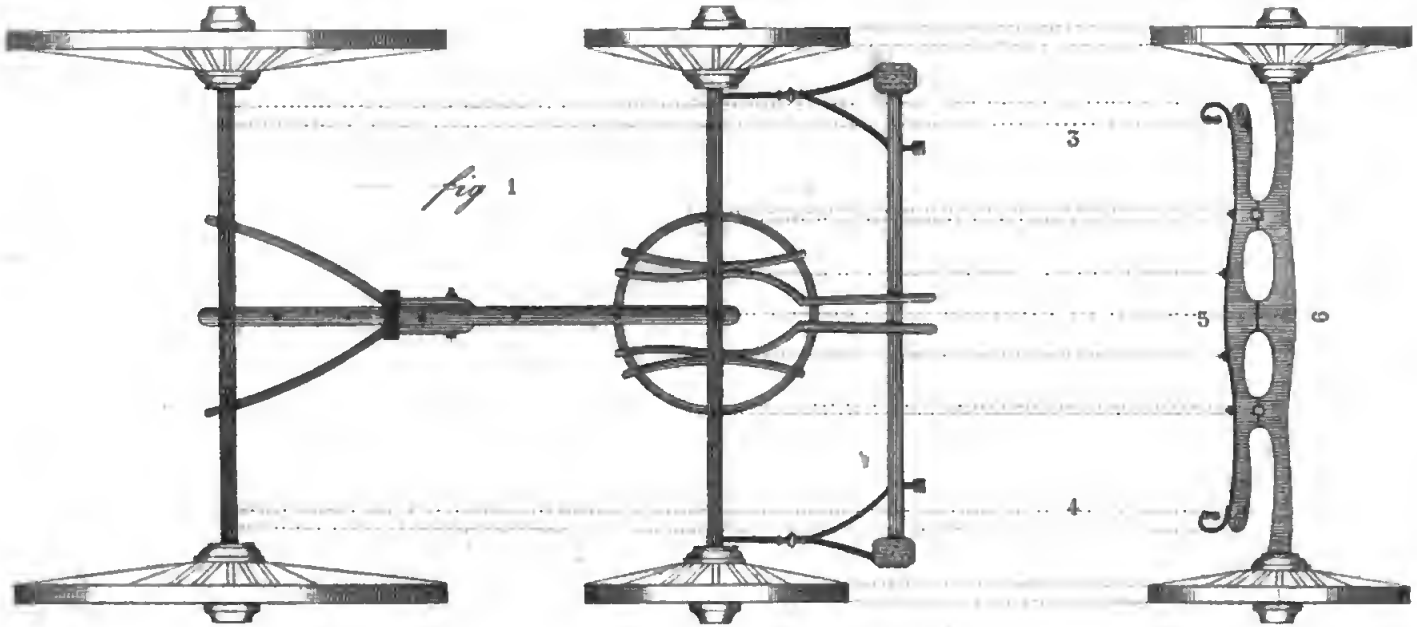
planche 89



Digitized by Google

Digitized by Google

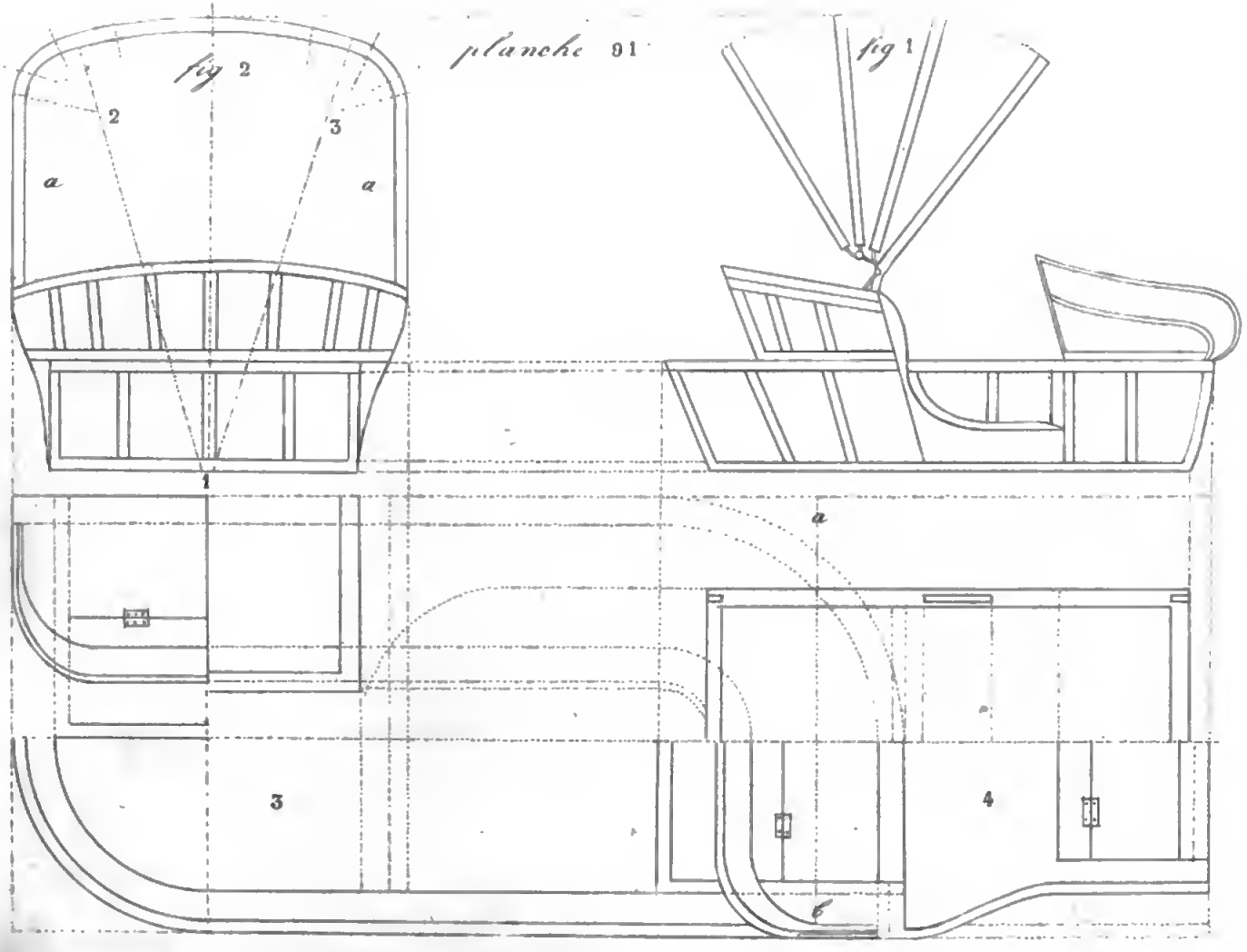
planche 90



Digitized by Google

Digitized by Google

planche 91

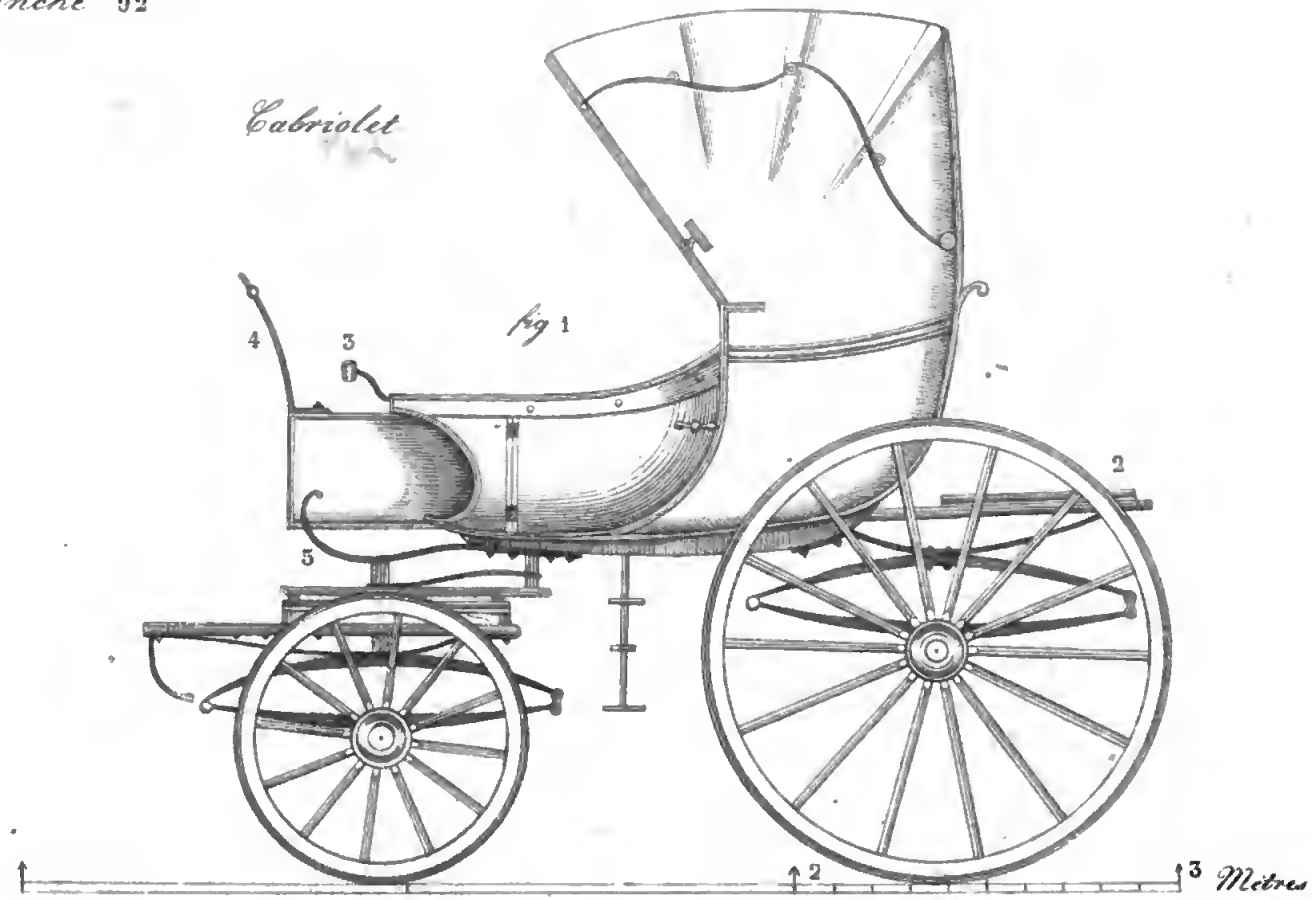


Digitized by Google

Digitized by Google

planche 92

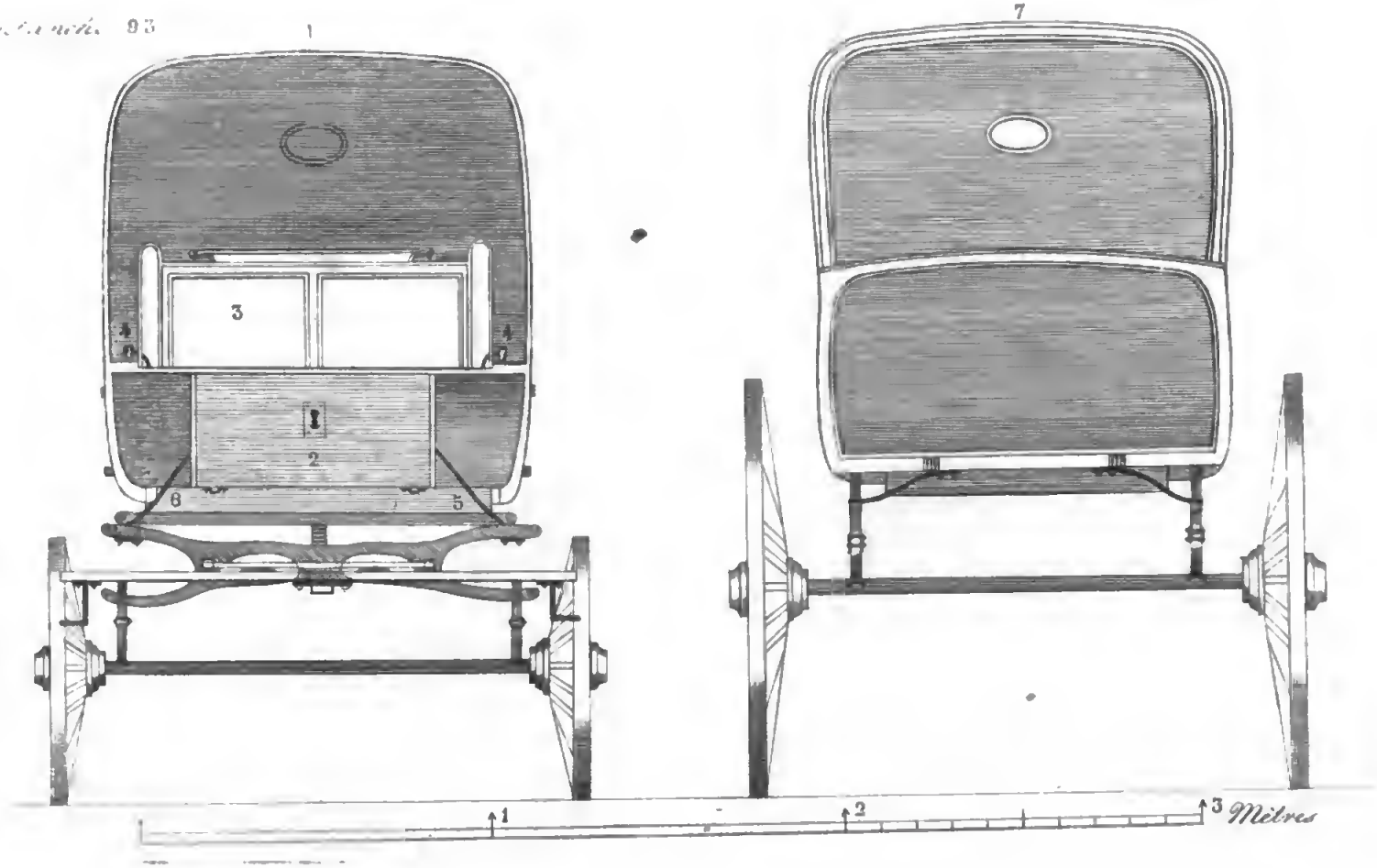
Cabriolet



Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

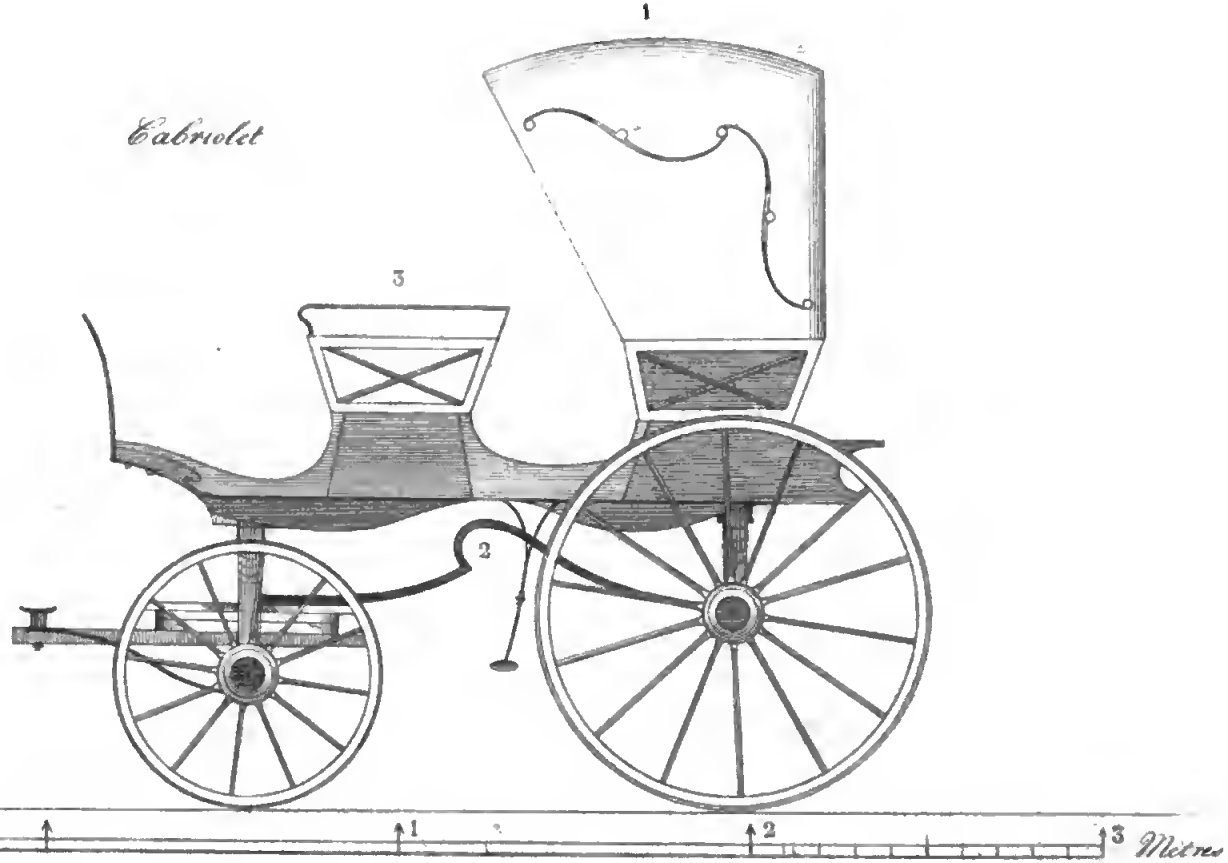
Planche 93



30

Digitized by Google

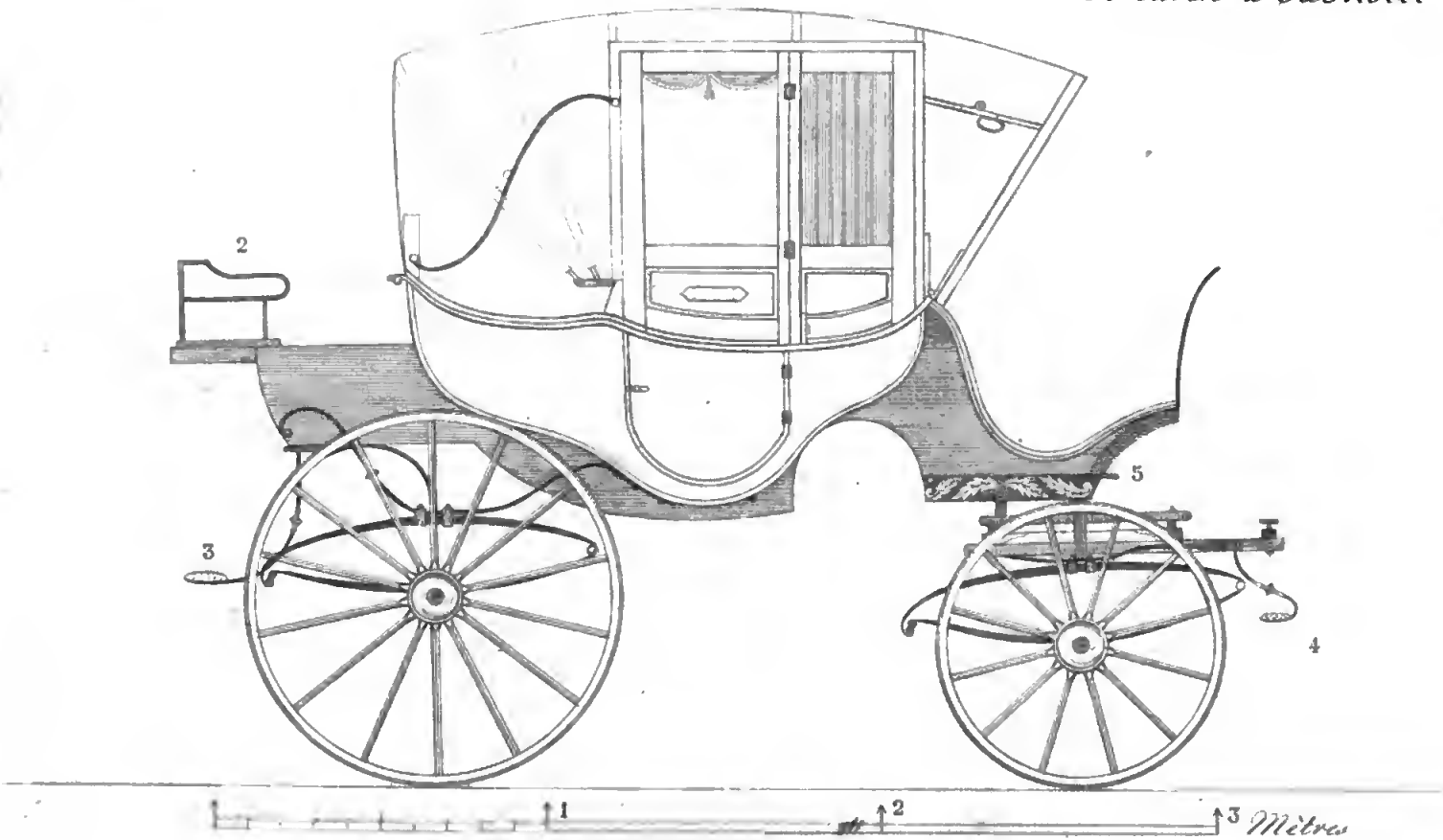
planche 94



Digitized by Google

Digitized by Google

Planche 95 fig 1 Wourch a Cabriolet

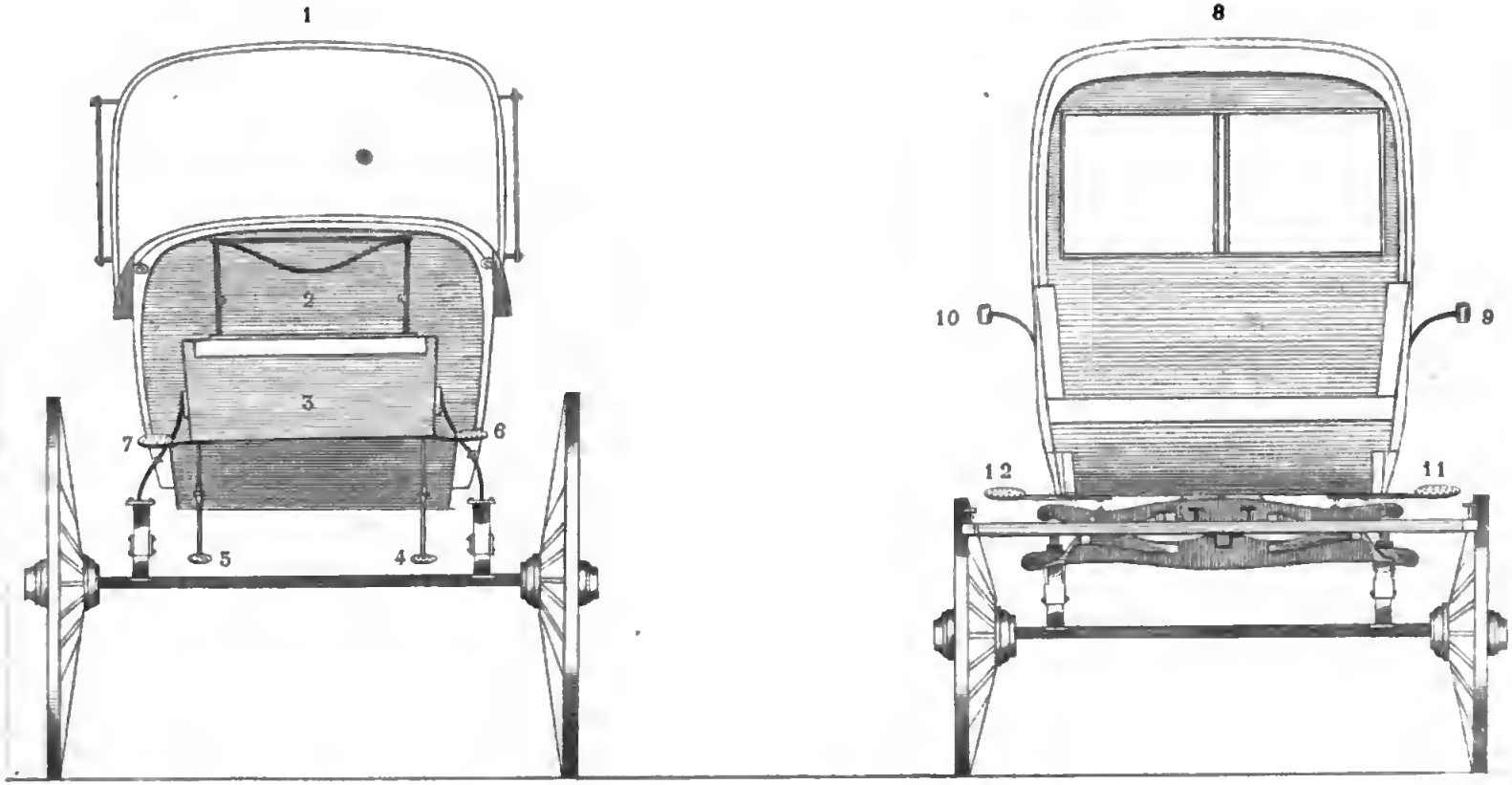


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III NAPOLI

Digitized by Google

planche 96



Digitized by Google

Biblioteca Nazionale
NAPOLI

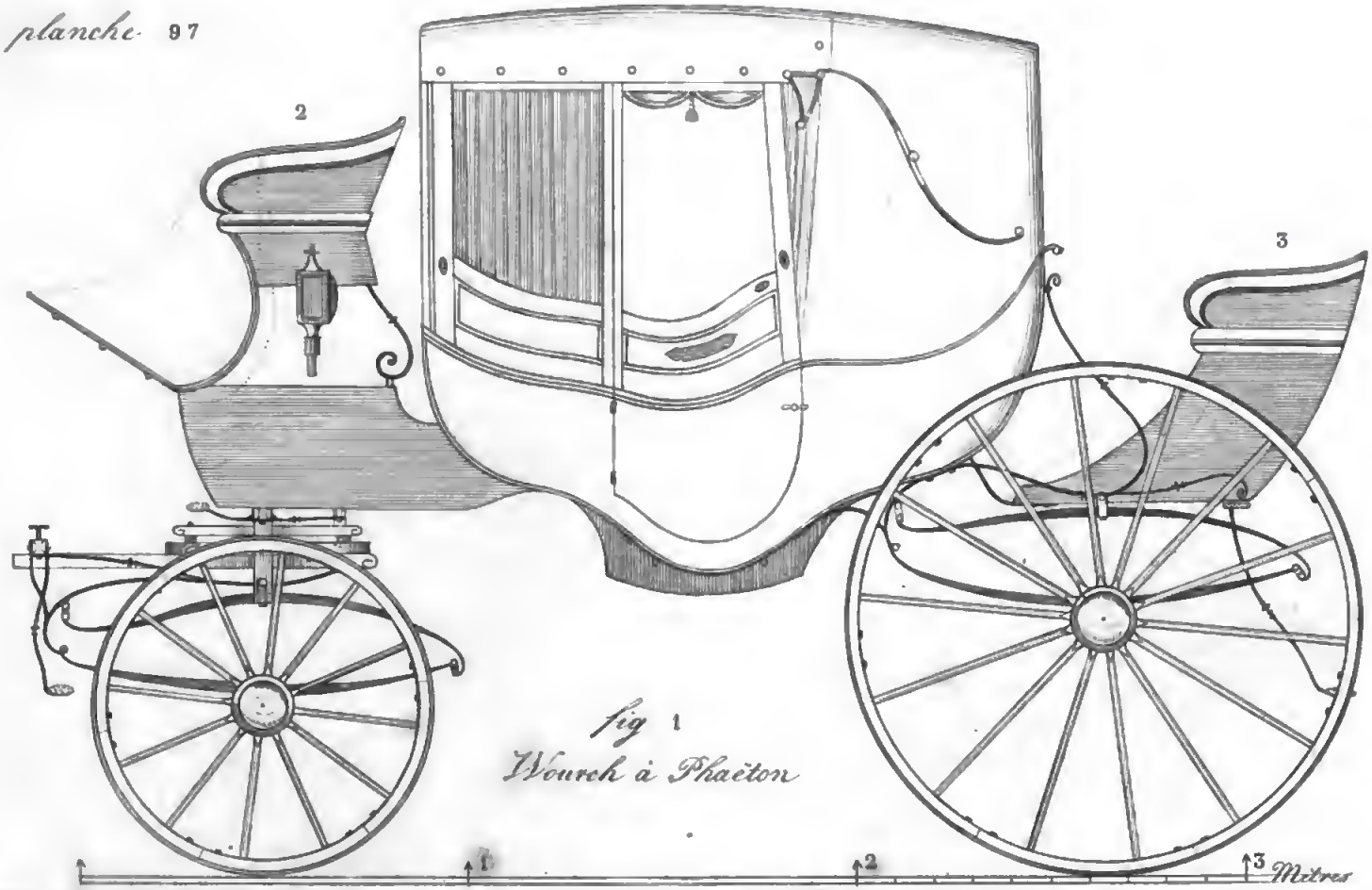


fig 1
Wourch à Phaëton

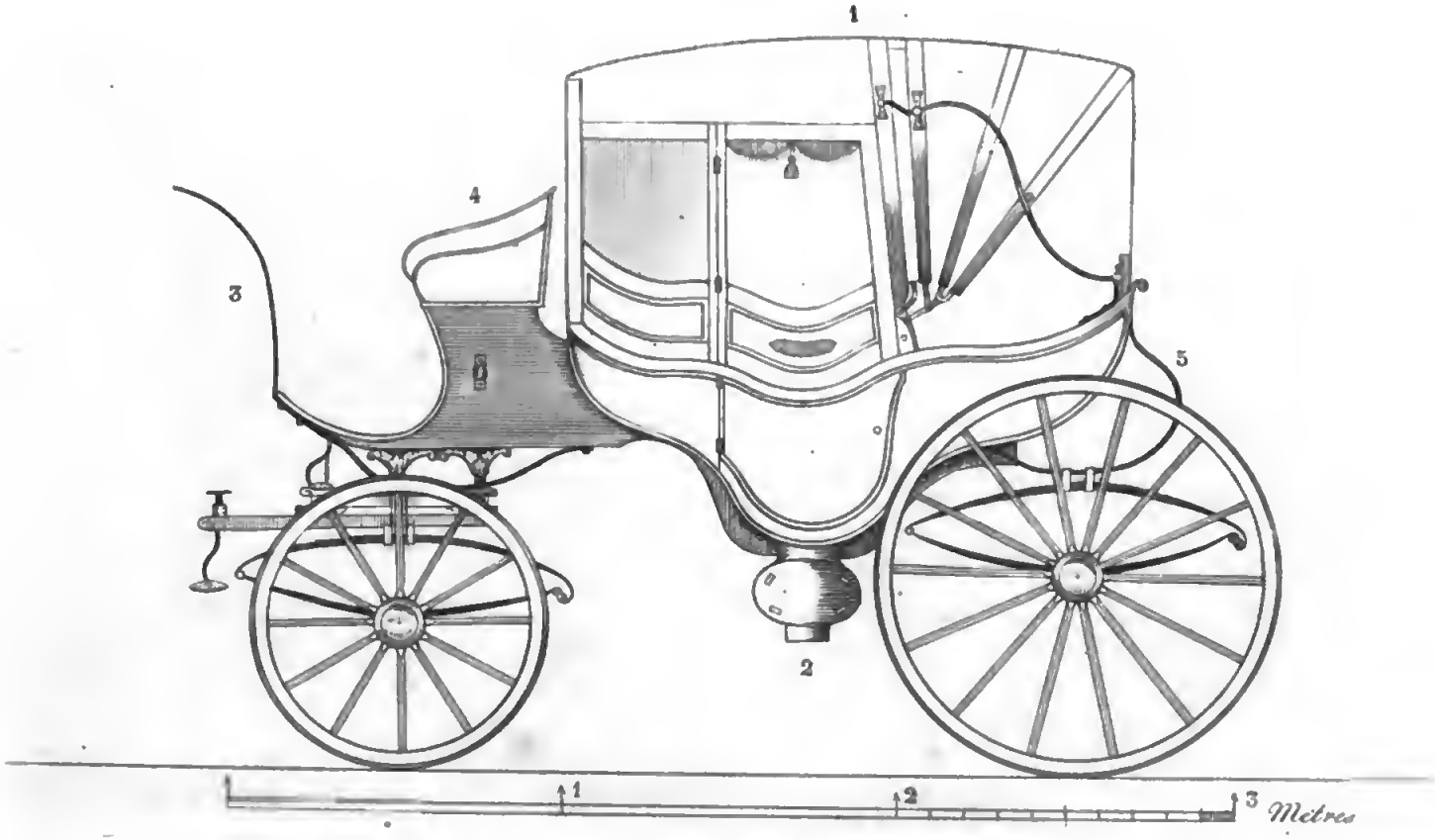
Digitized by Google

NAPOLI

Digitized by Google

planche 98

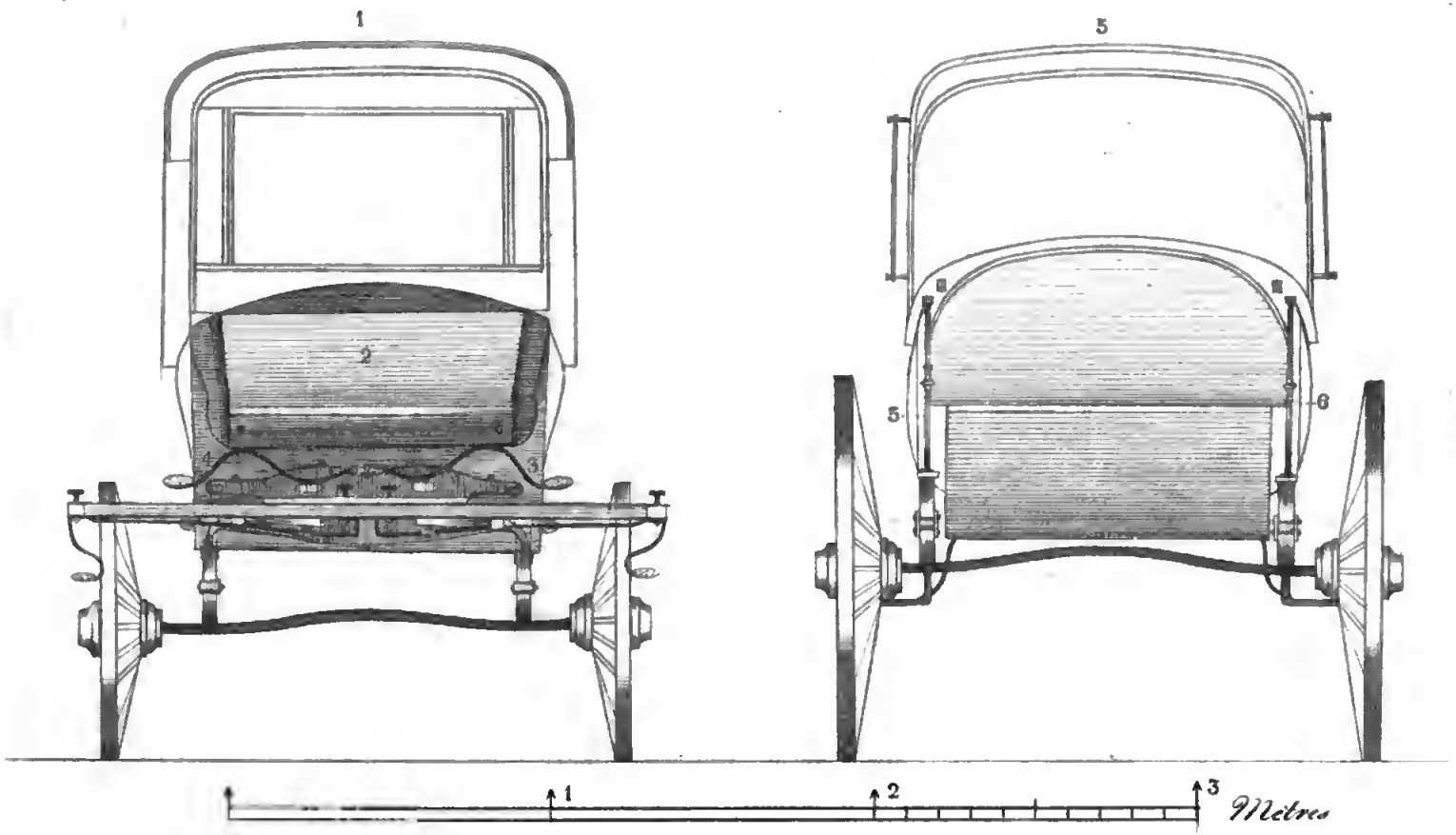
Wourch



Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 99



Digitized by Google

Biblioteca Nazionale
NAPOLI

Digitized by Google

planche 100

Phaiton à glu

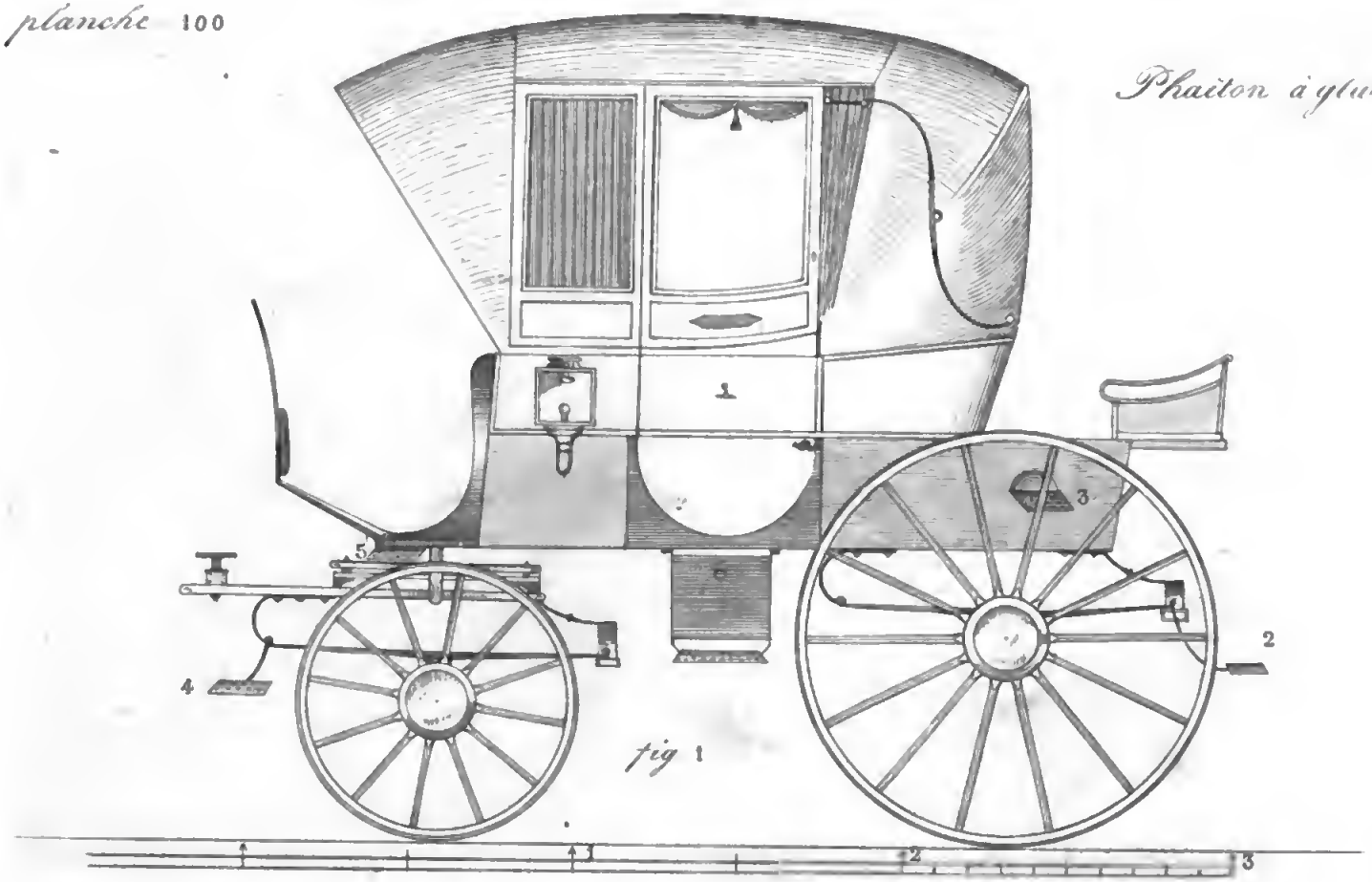


fig 1

Digitized by Google

Digitized by Google

planche 101

Wourch à siège devant

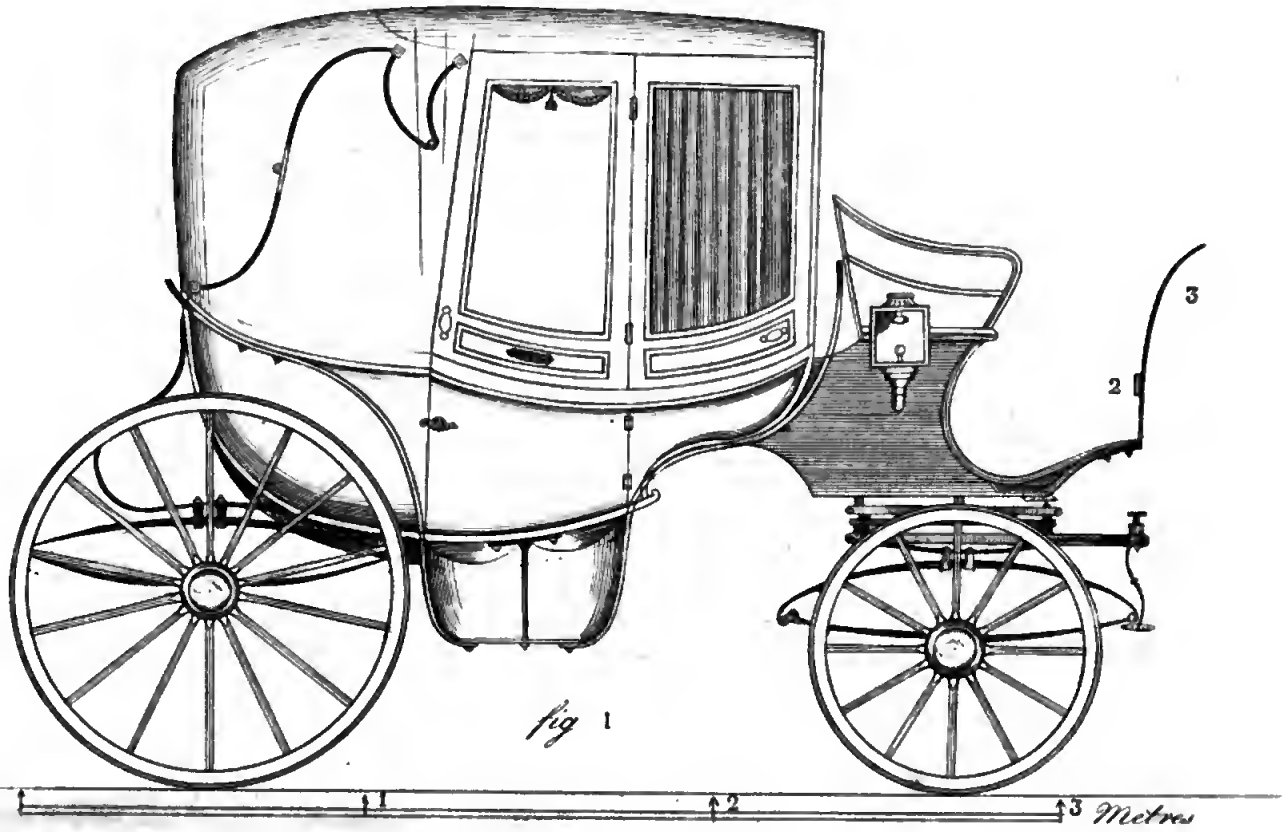


fig 1

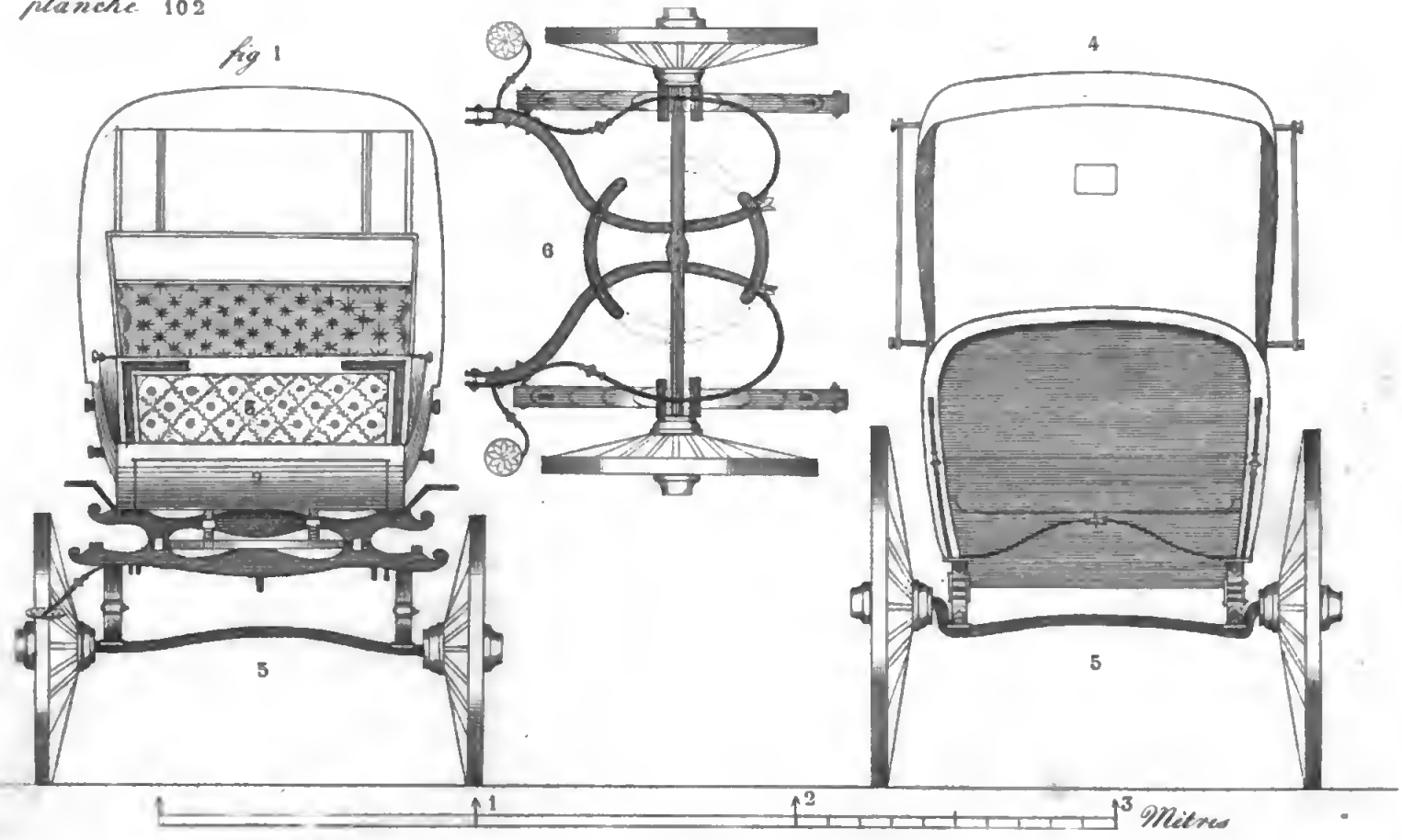
Digitized by Google

Biblioteca Nazionale NAPOLI V. E. III

Digitized by Google

planche 102

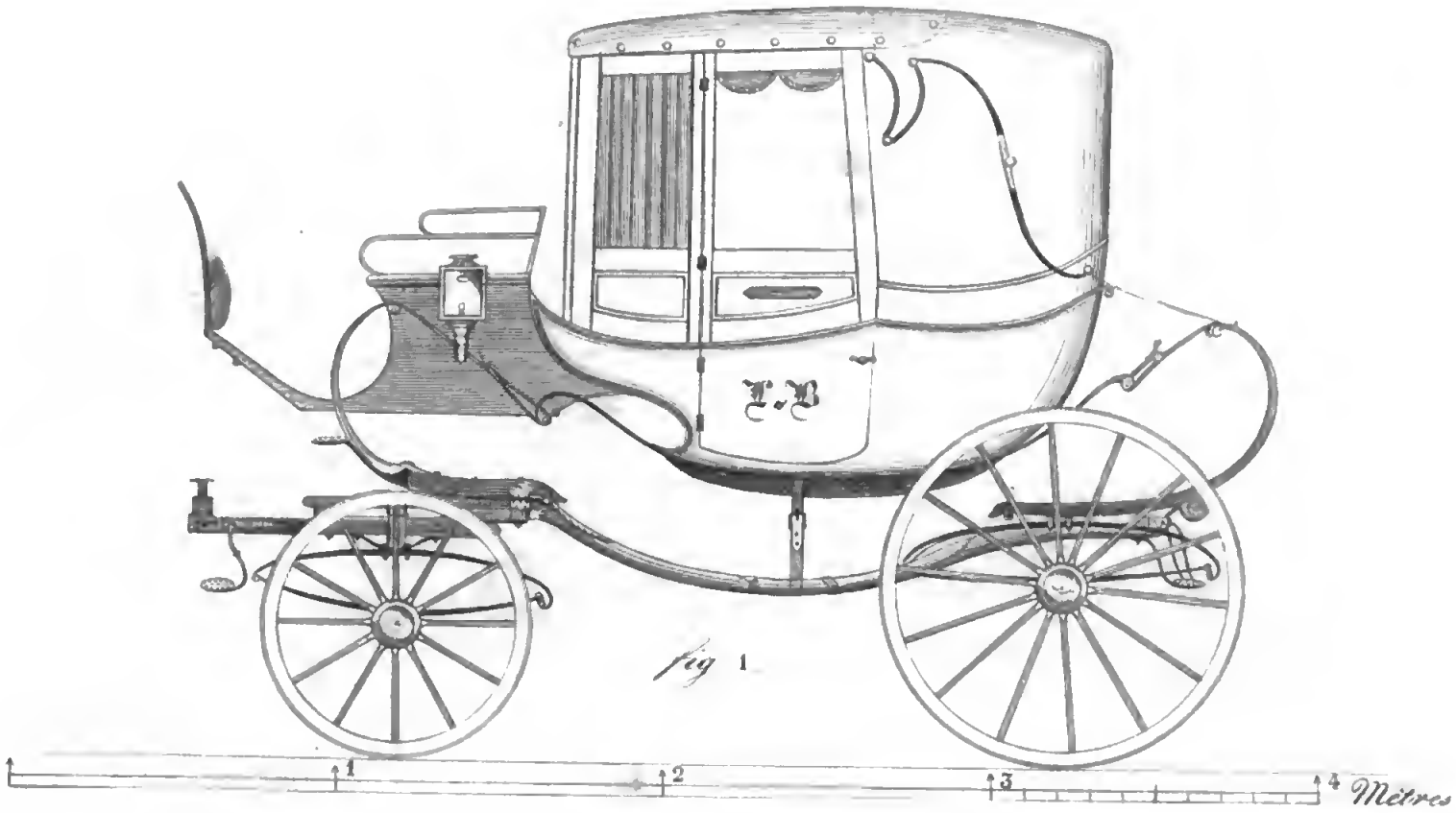
fig 1



Digitized by Google

Digitized by Google

Calèche à huit ressorts



Biblioteca Nazionale V. E. III — NAPOLI

Digitized by Google

planche 104

fig 1

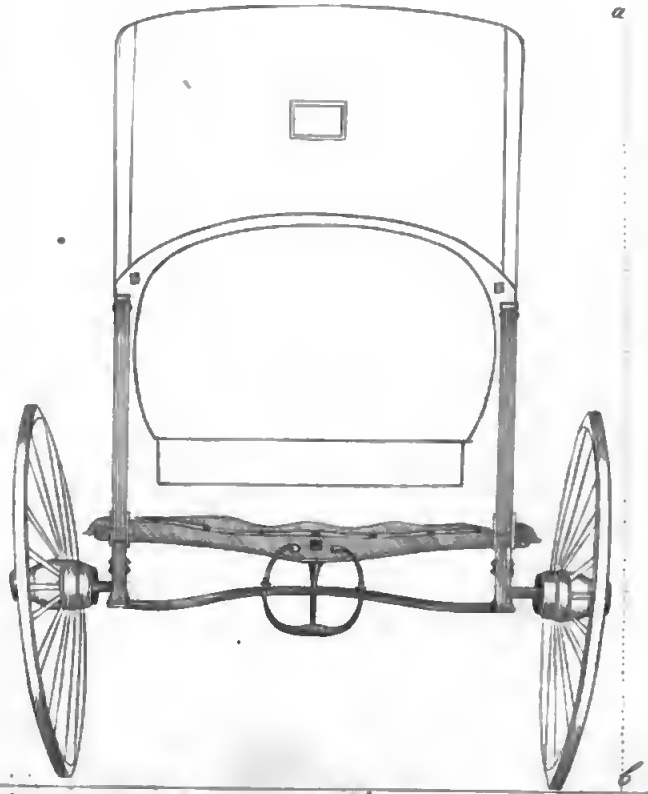
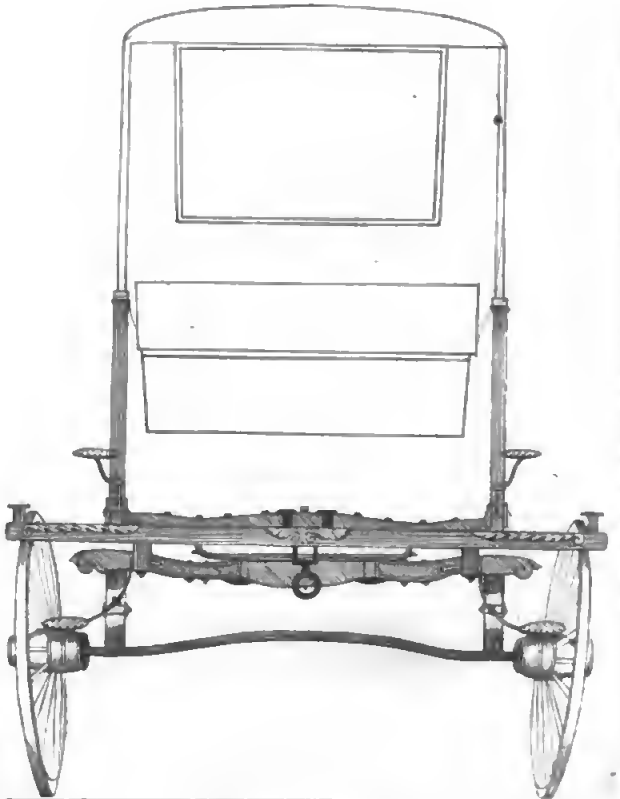


fig 2



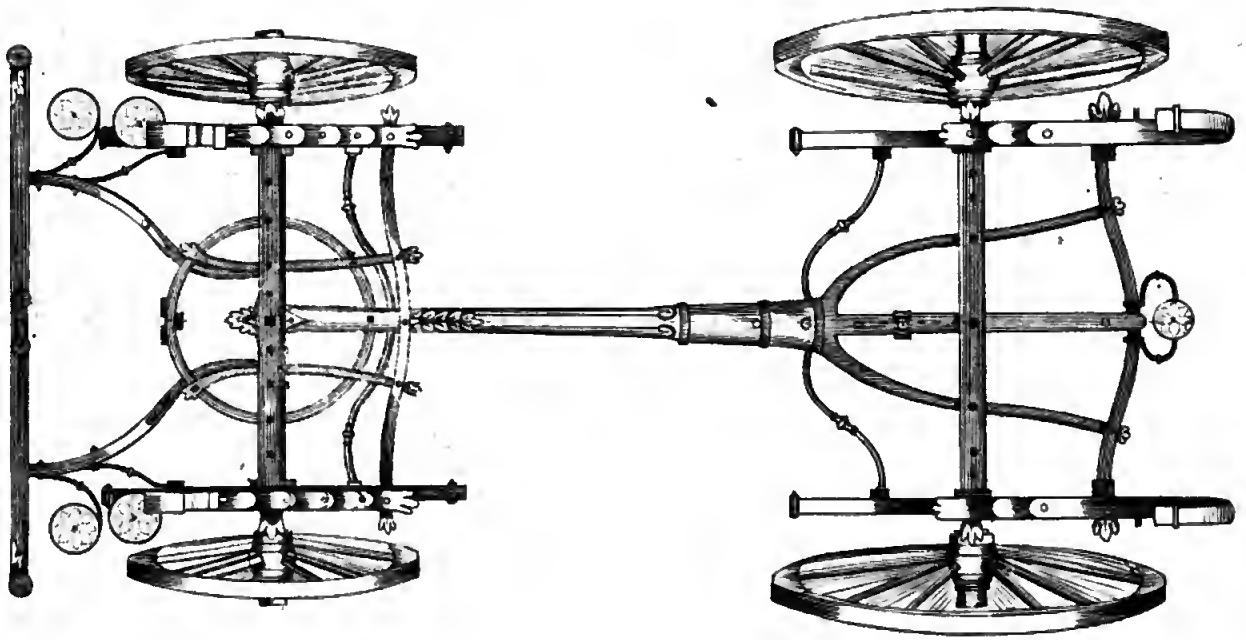
Digitized by Google

Bibliotheca Universitatis NAPOLI

Digitized by Google

planche 105

fig. 1



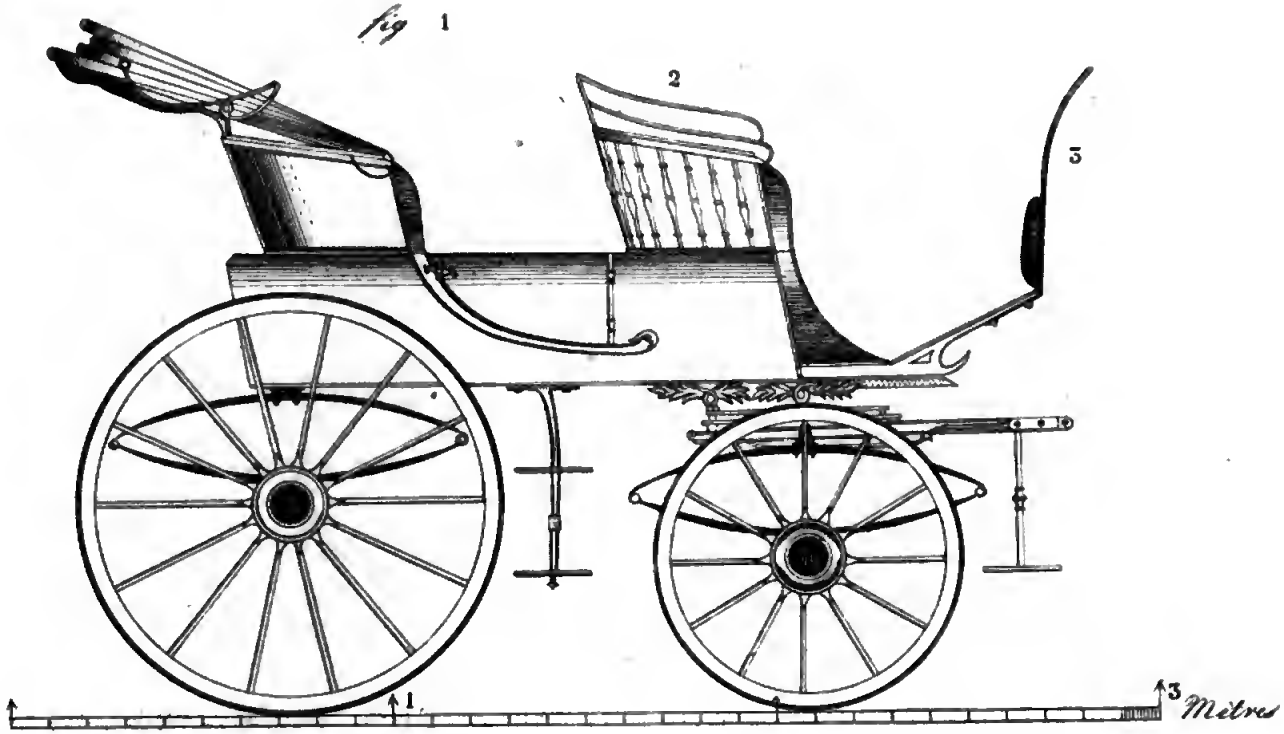
Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 106

fig 1



Digitized by Google

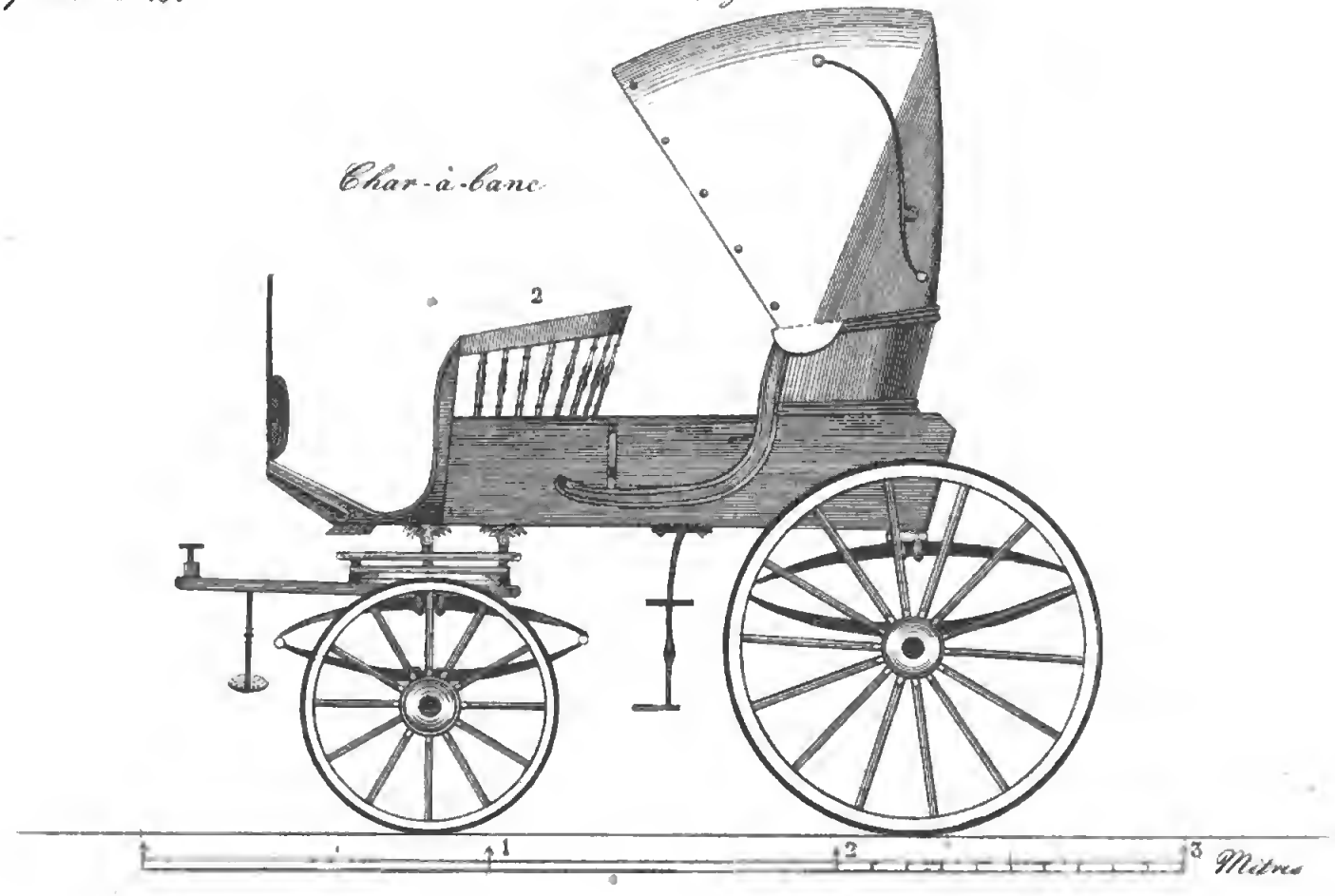
Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 107

fig 1

Char-à-banc

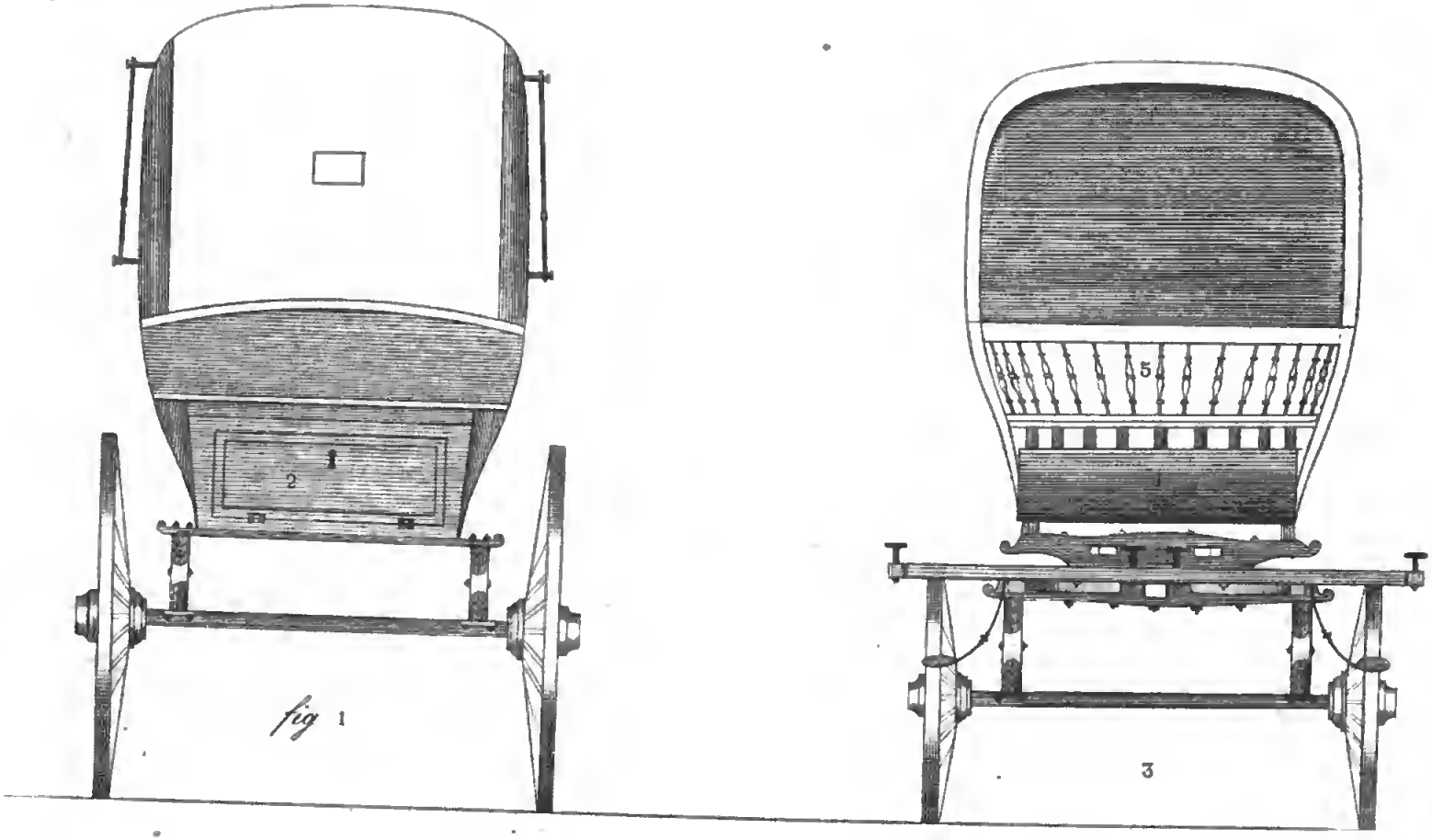


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale
V. E. III
NAPOLI

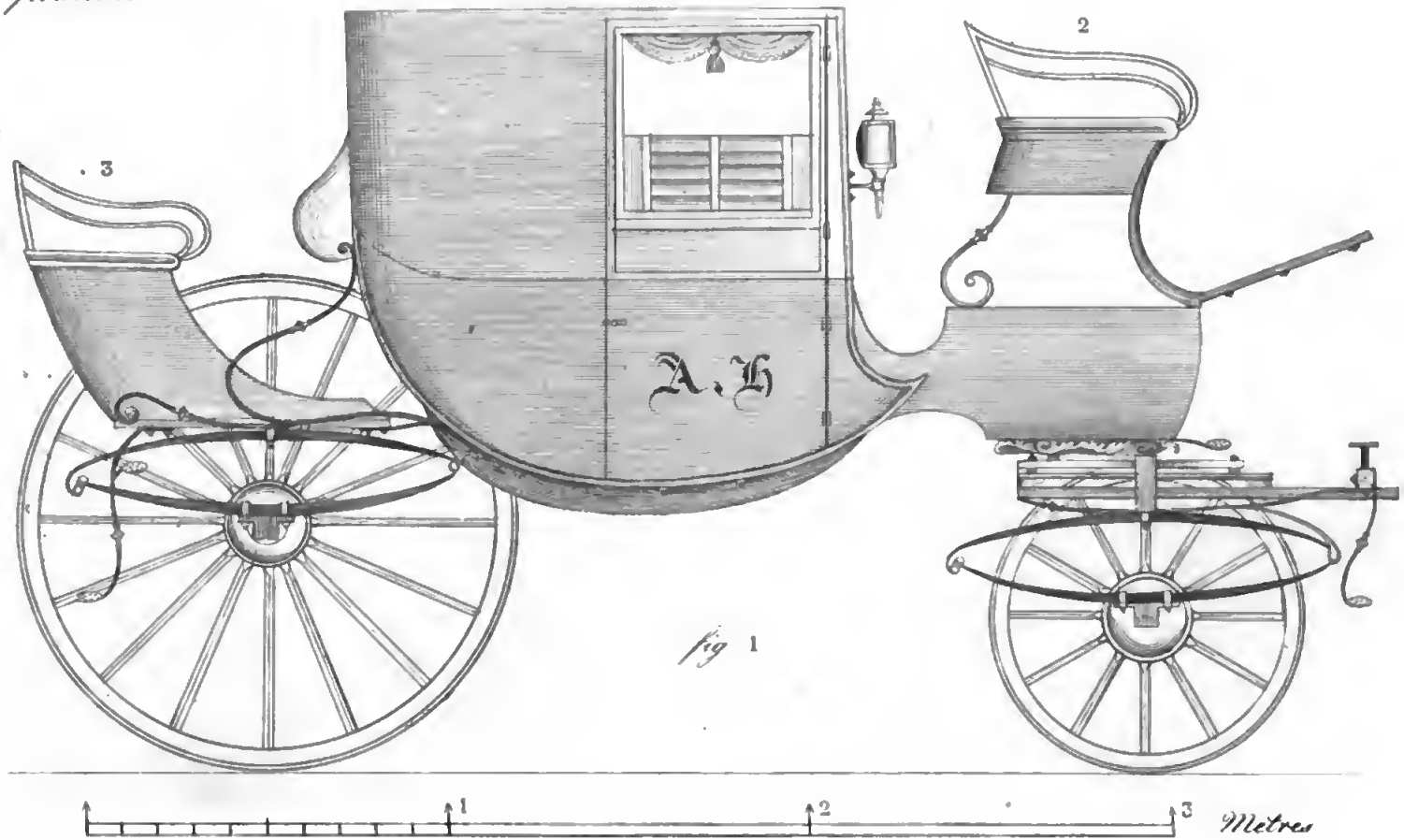
Digitized by Google

planche 108



Digitized by Google

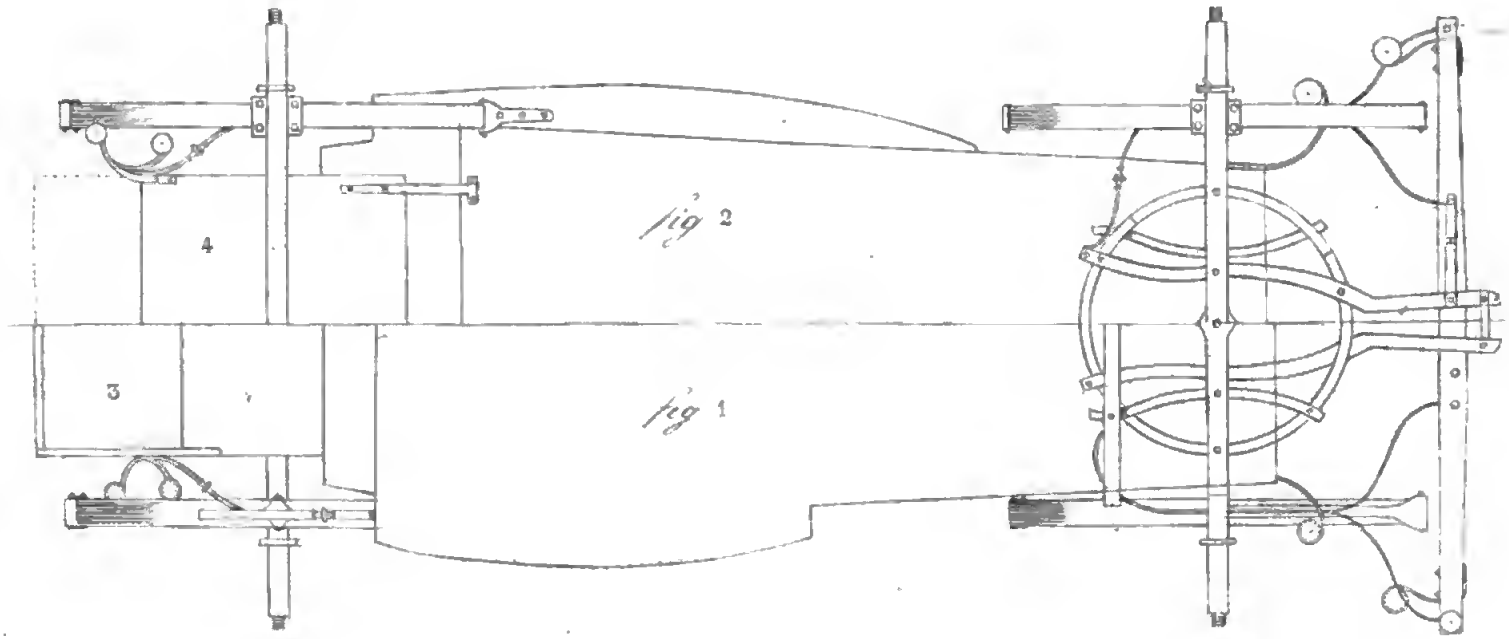
Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Plan par terre du train



Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

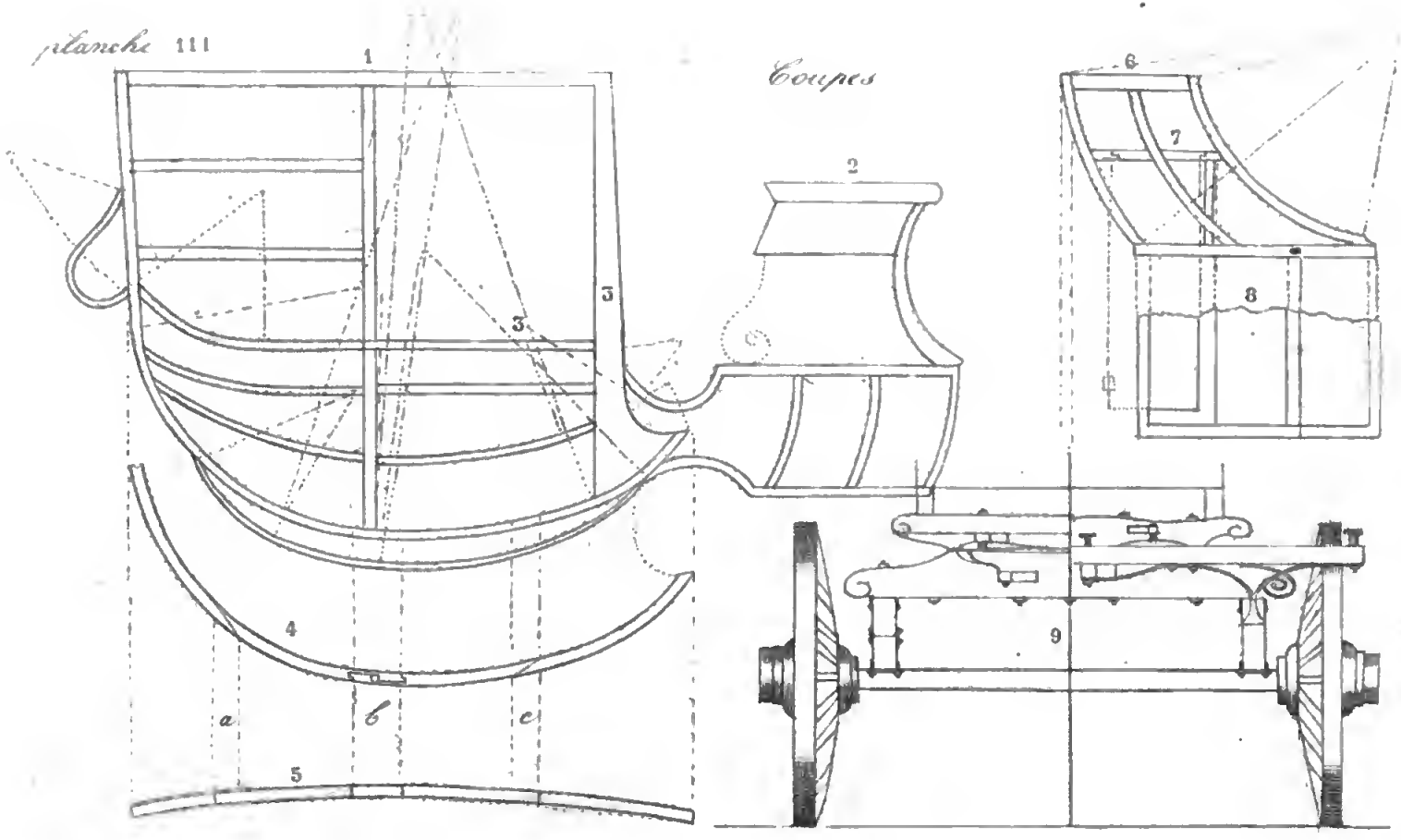
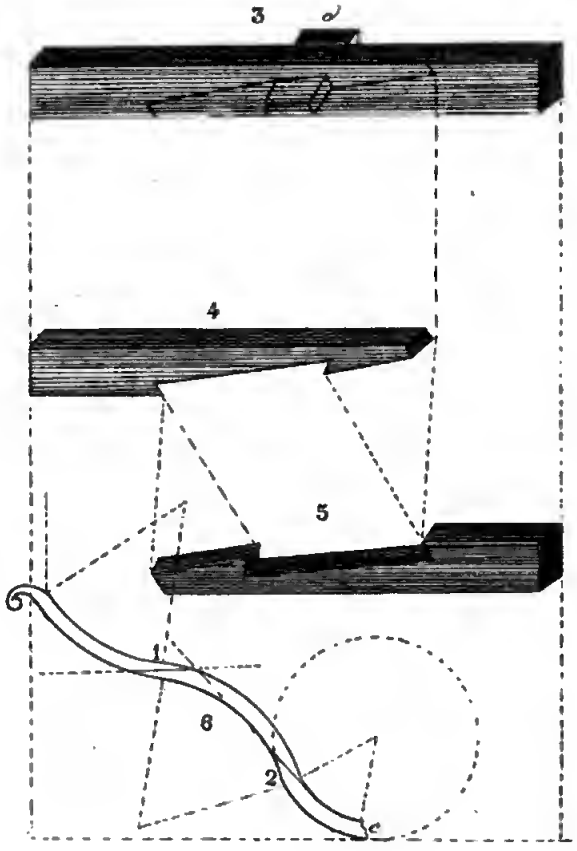
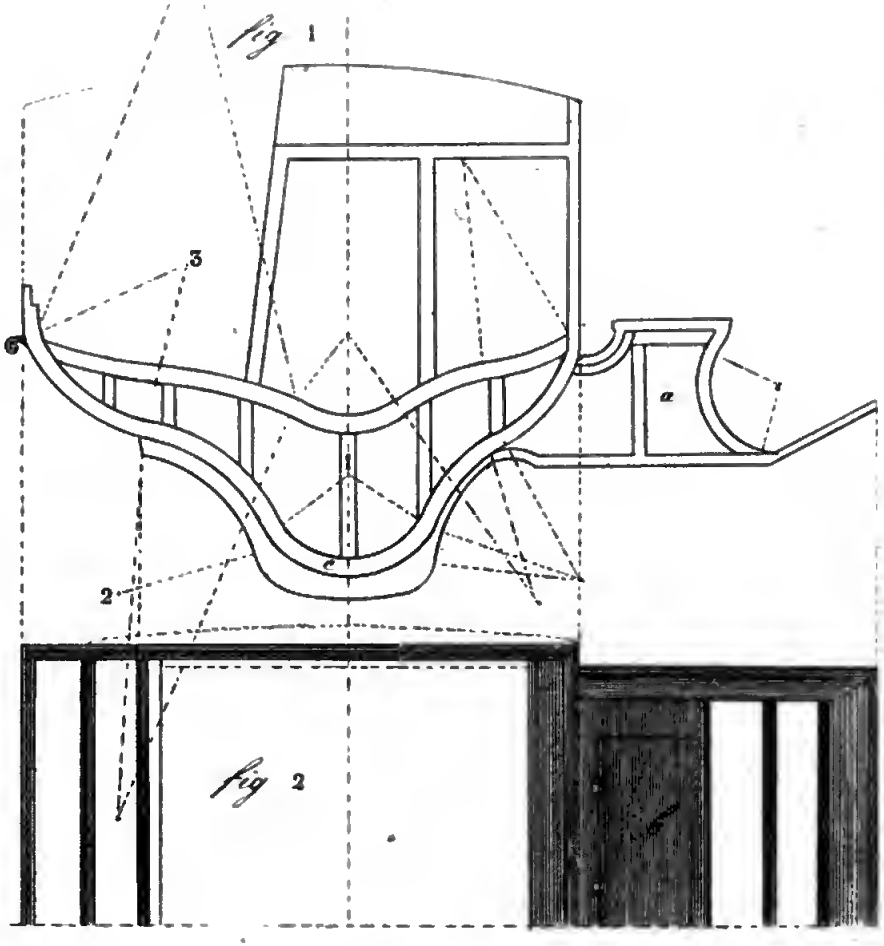


planche 111
Coupes
1
2
3
3
4
5
6
7
8
9
a
b
c

Digitized by Google

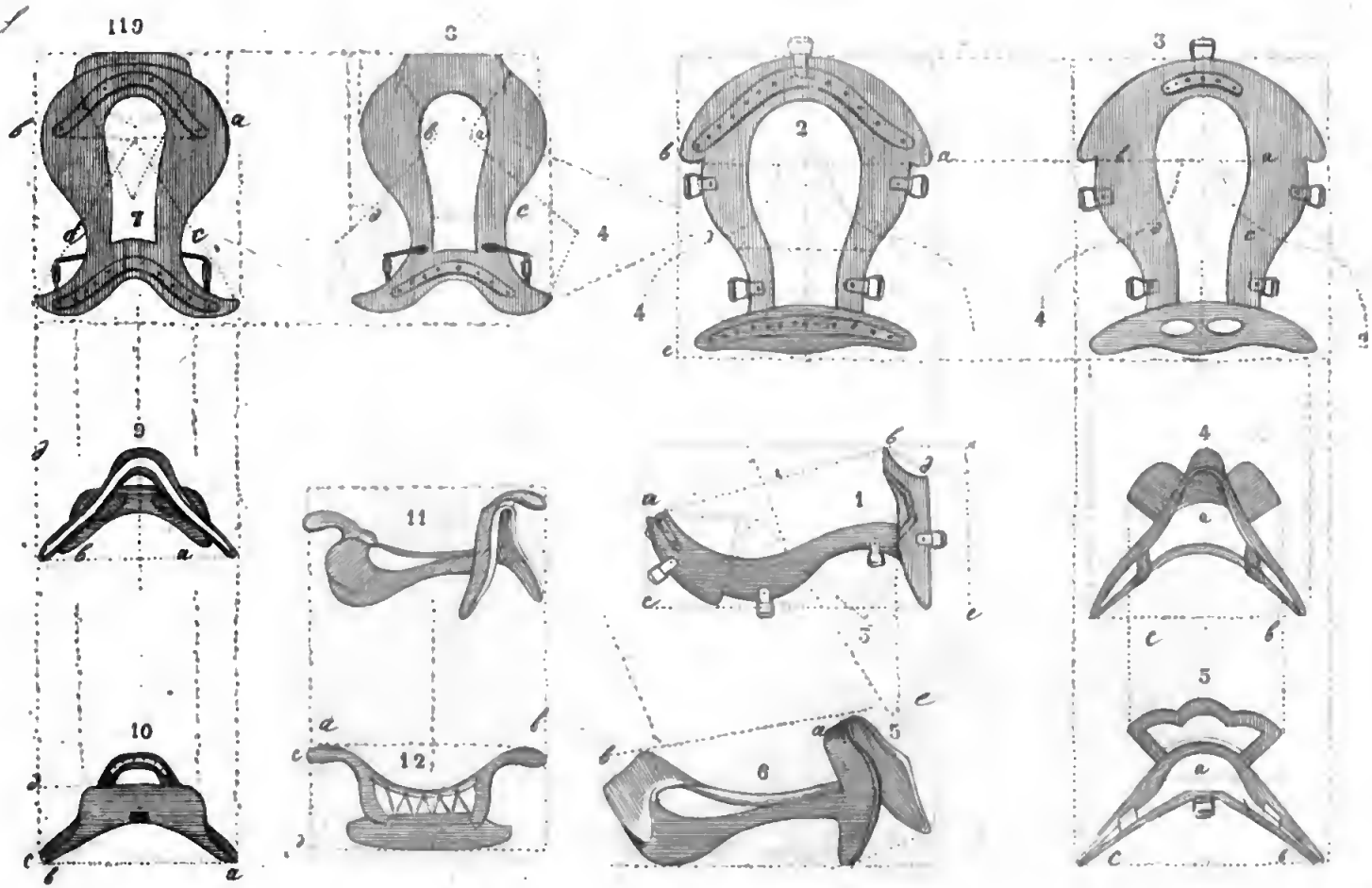
planche 112





Digitized by Google

Digitized by Google

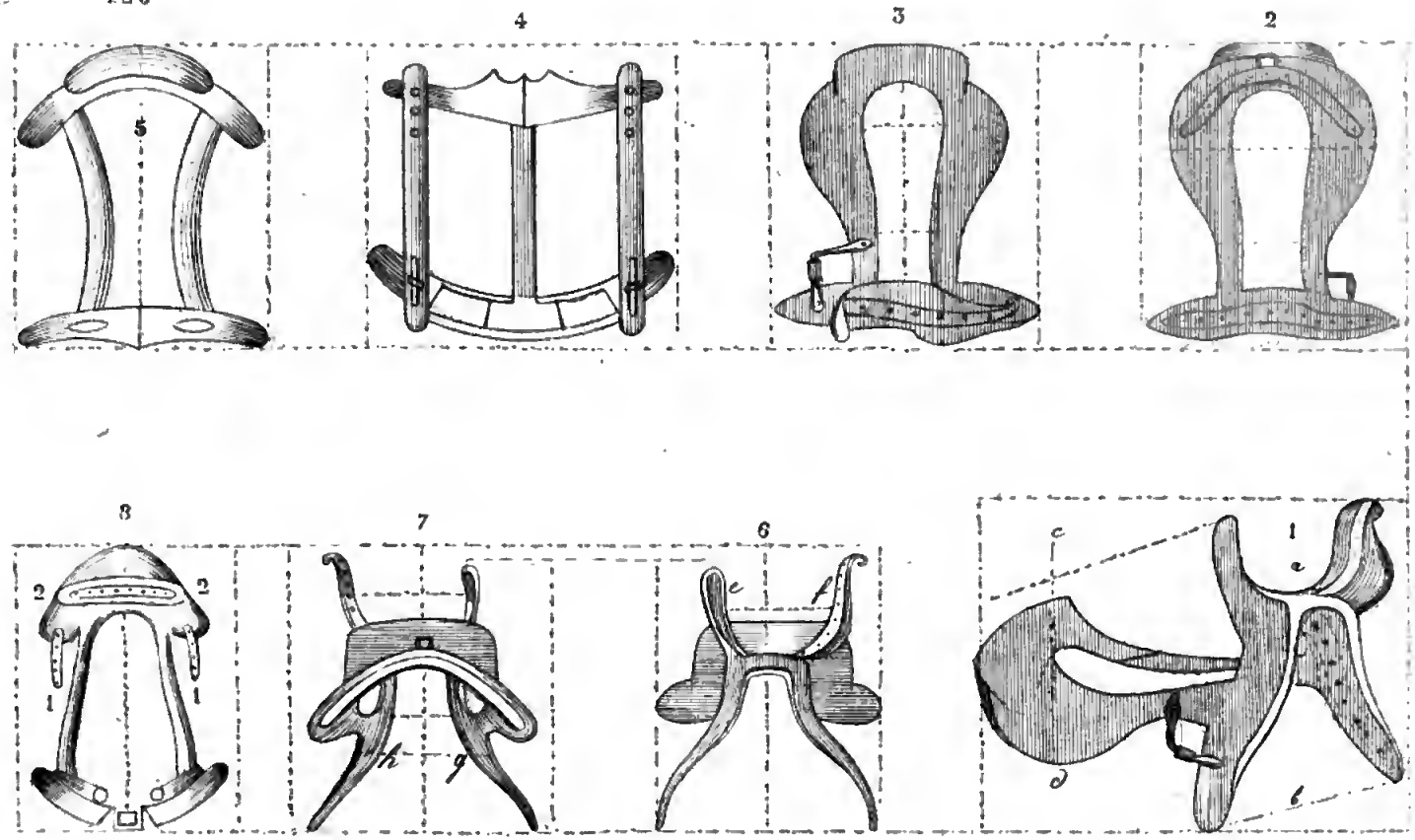


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

pl. 120



Digitized by Google

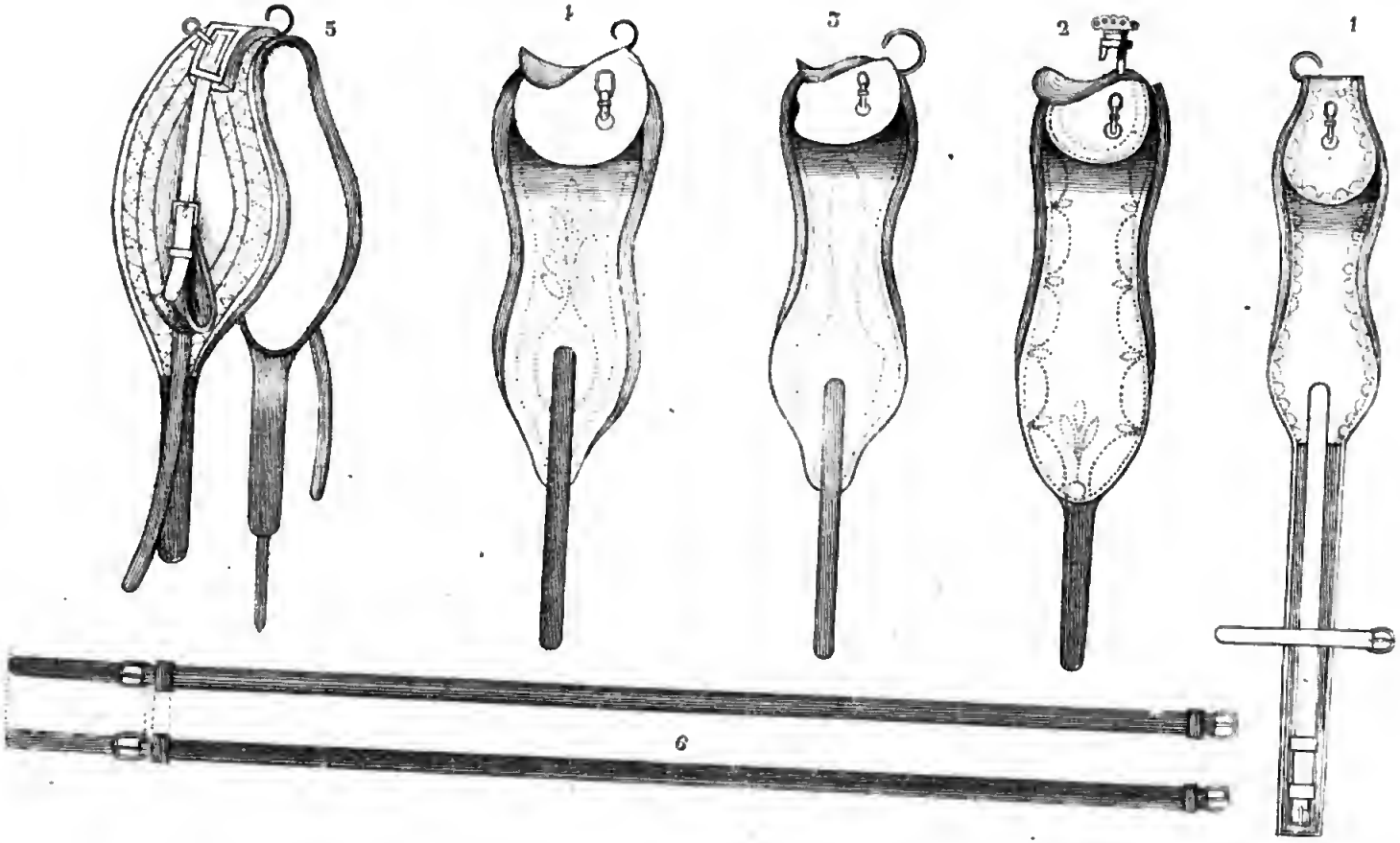
Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

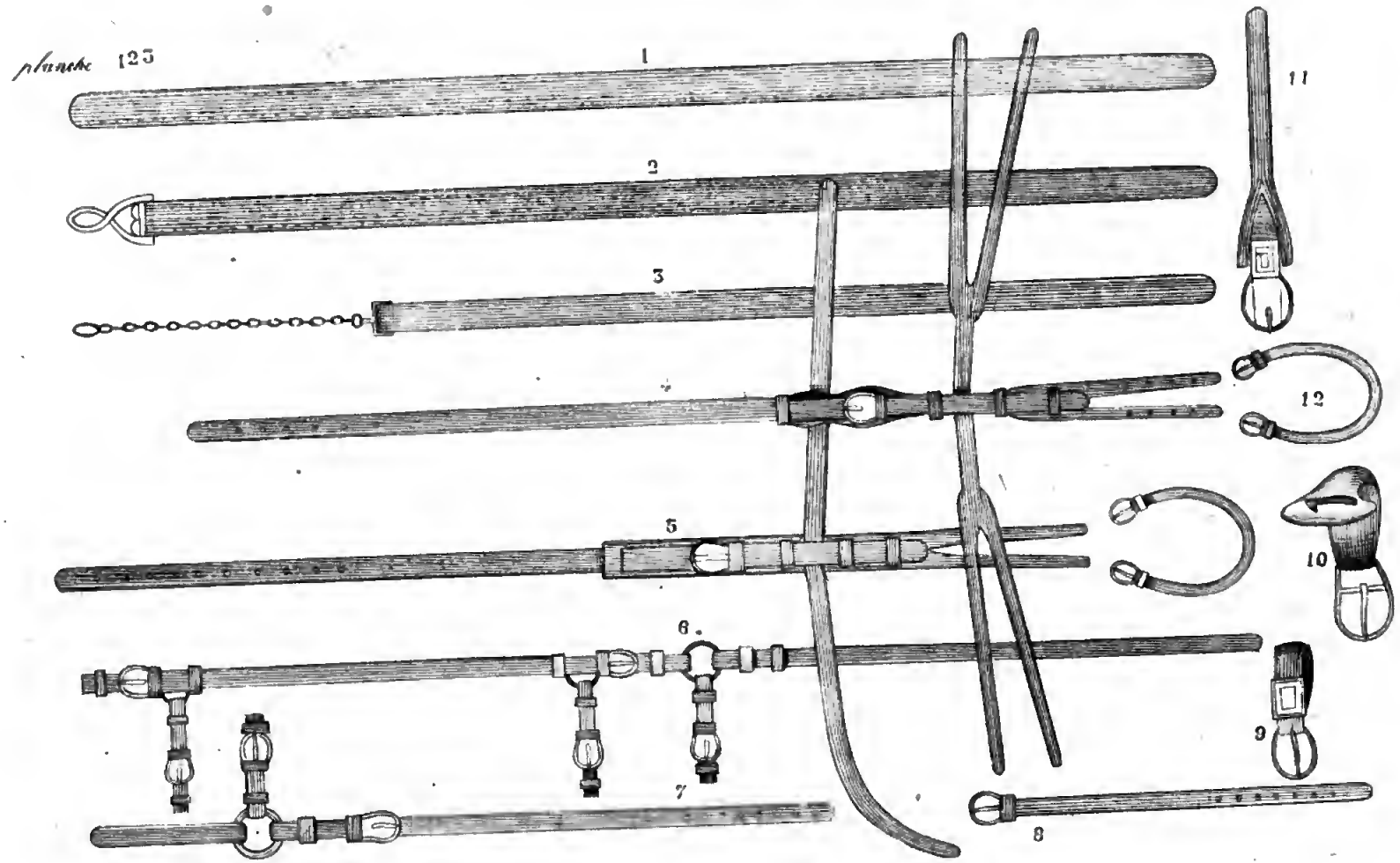
planche 121

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google


5
4
3
2
1
6

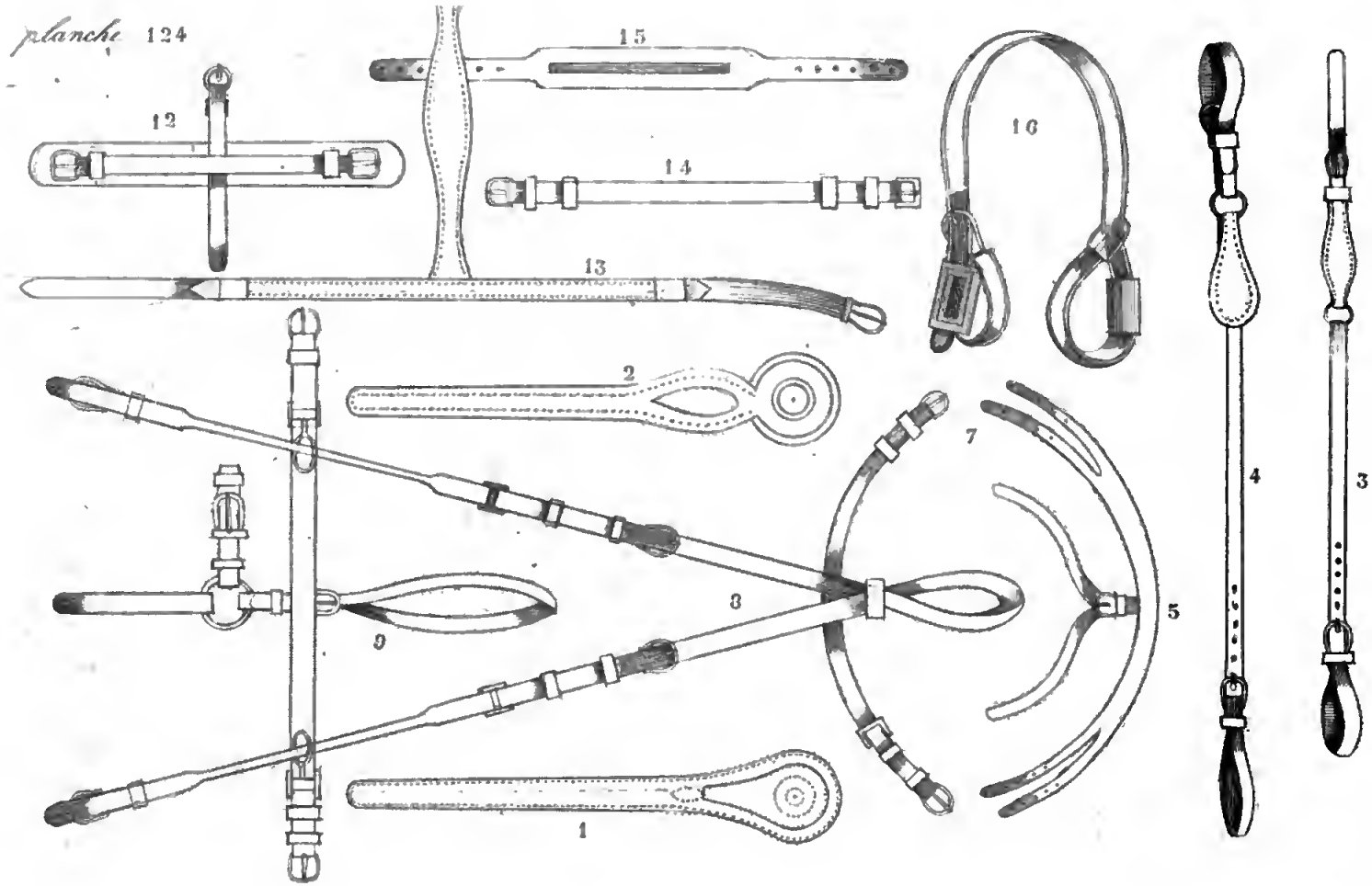
Digitized by Google



Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

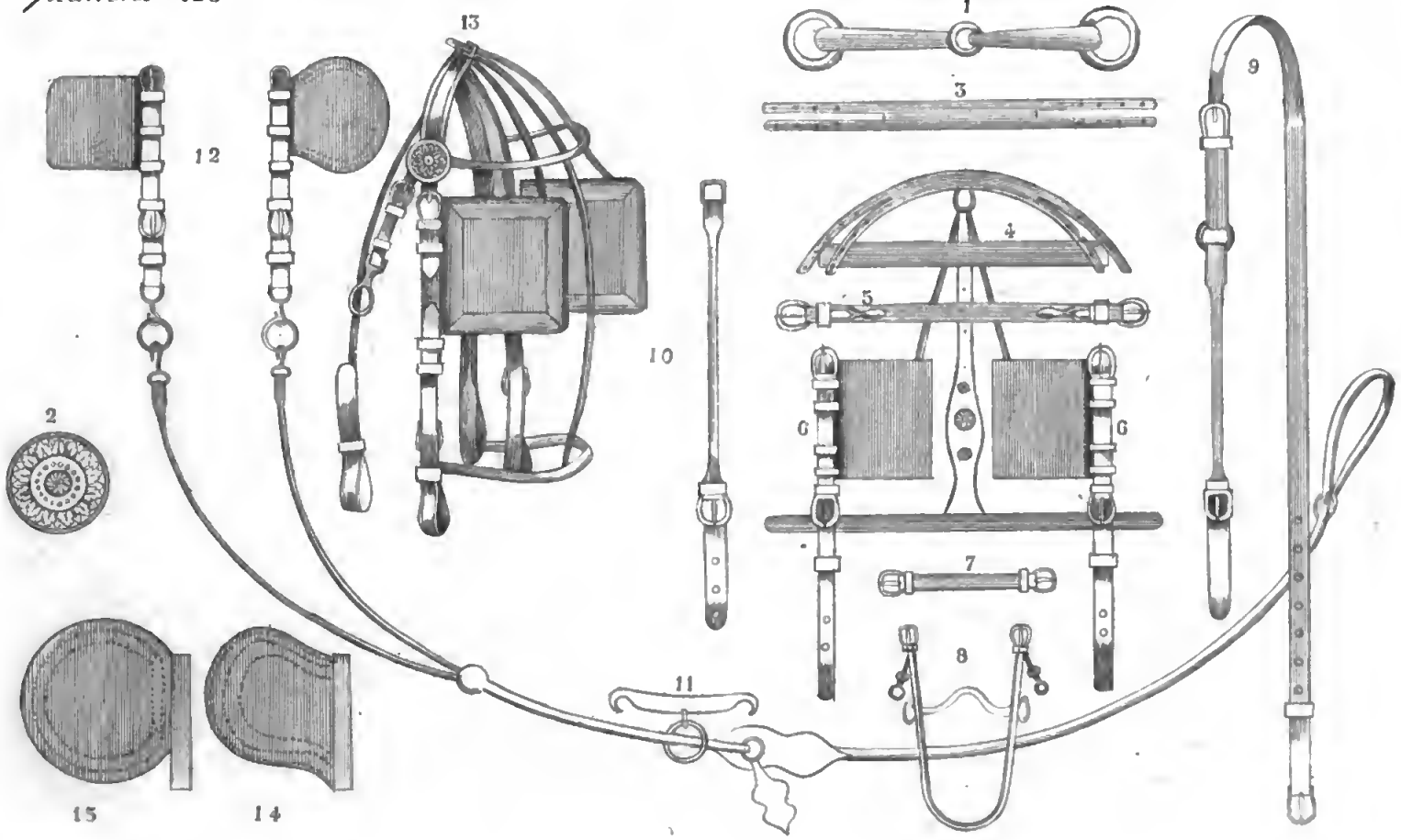


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 125

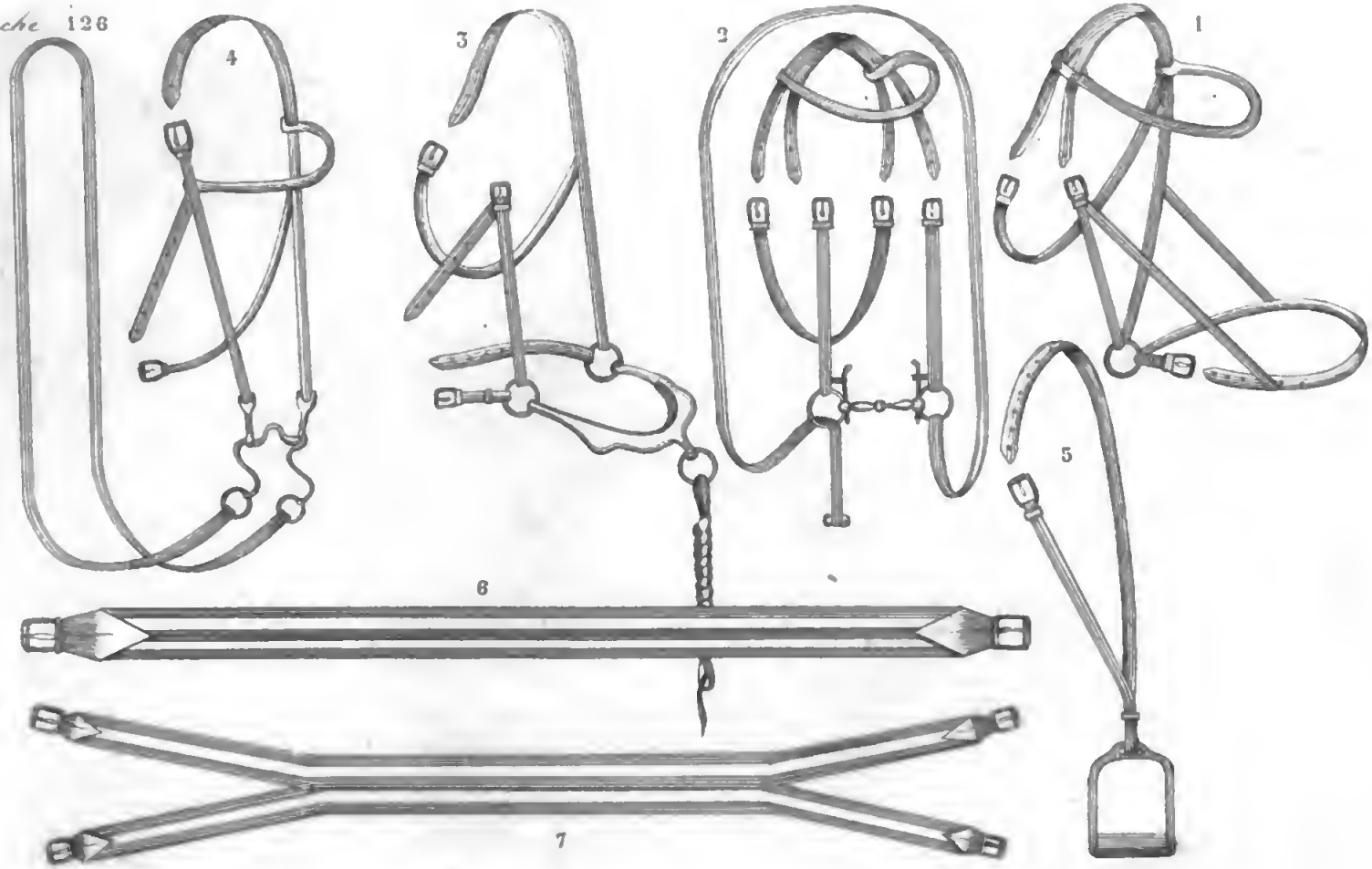


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 126

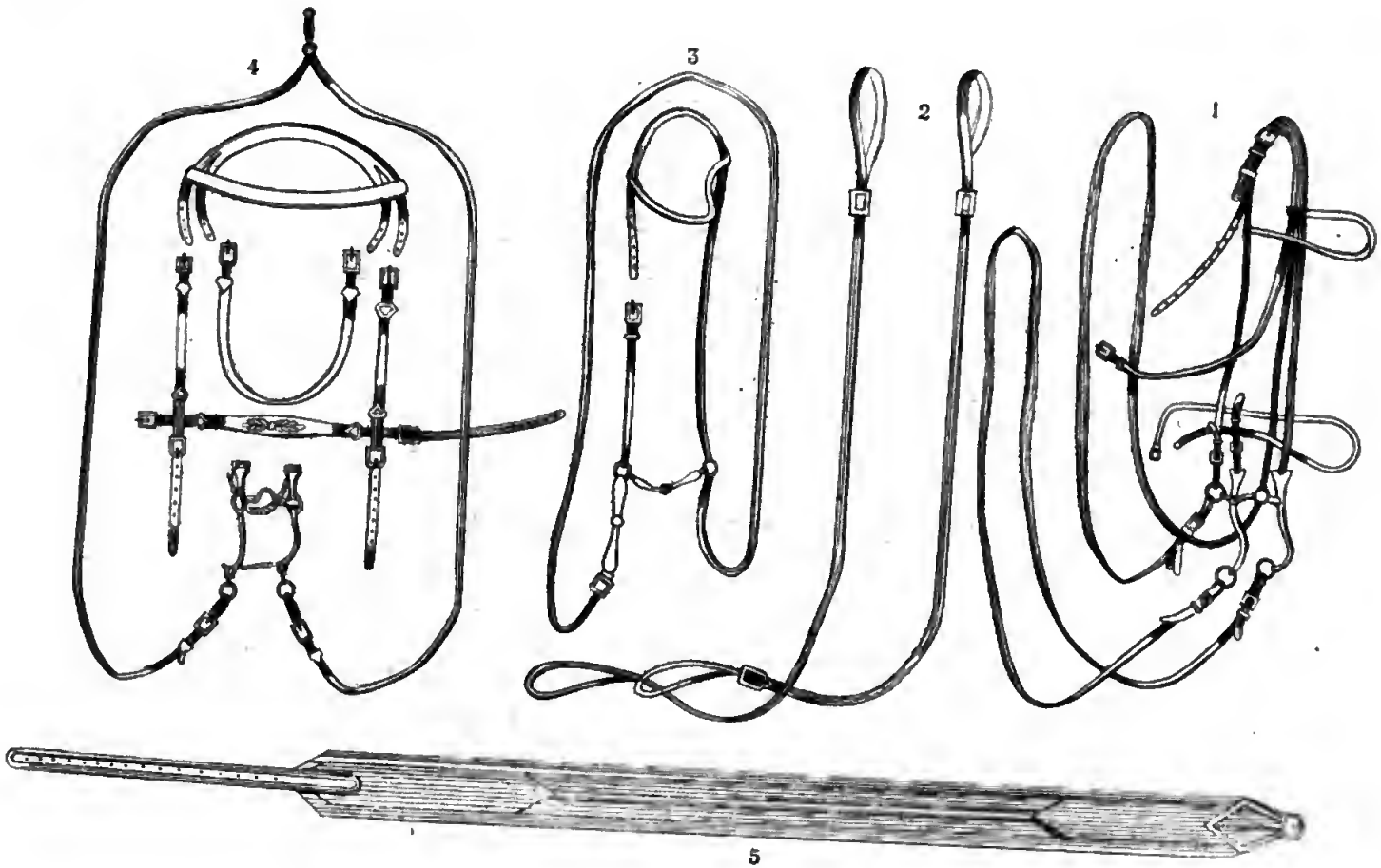


Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

planche 127

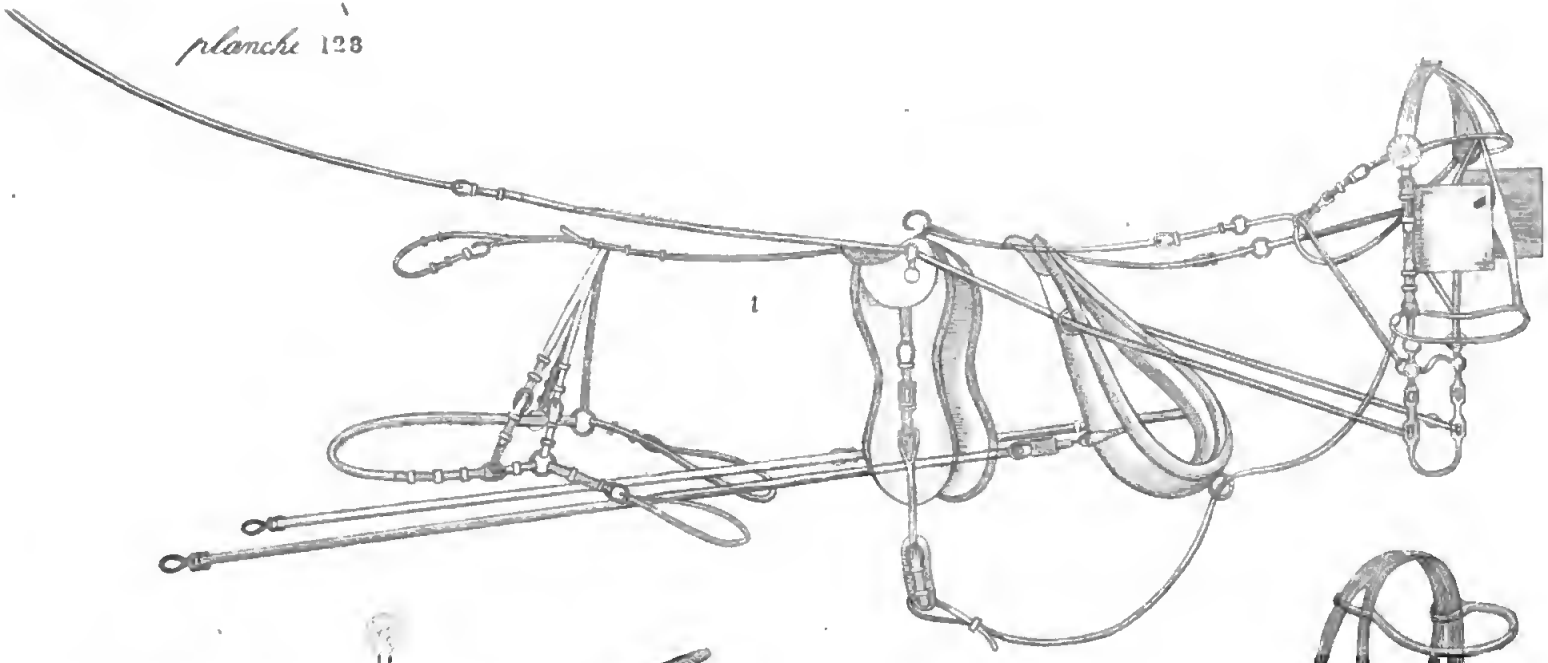


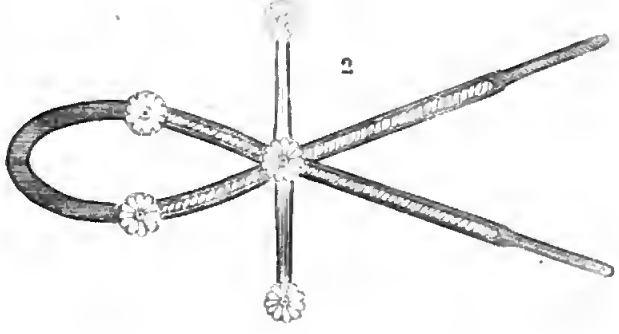
Digitized by Google

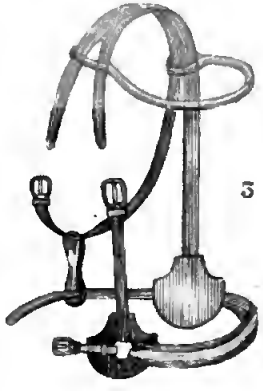
Biblioteca Nazionale
NAPOLI
V. E. III

Digitized by Google

planche 128



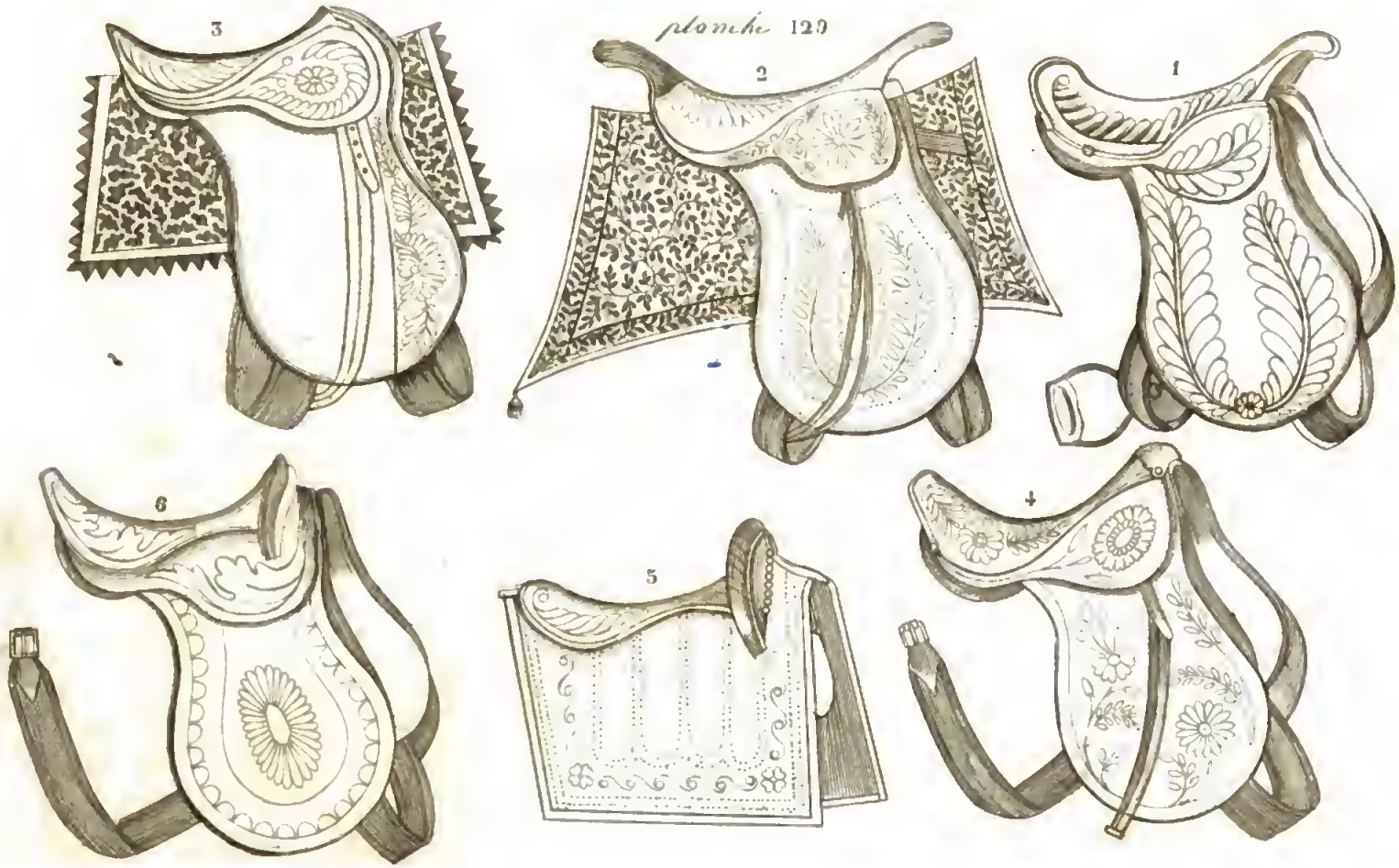




Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google



Digitized by Google

Biblioteca Nazionale V. E. III
NAPOLI

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

BIBLIOTECA